


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 166/2023
Data: 02/10/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS (FIPS) INICIA OPERAÇÕES SOB NOVA CONCESSÃO PRIVADA.....	4
PORTO DO ITAQUI (MA) ELABORA PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO EM PARCERIA COM O PORTO DE VALÊNCIA (ES).....	4
SUBUTILIZAÇÃO DA CABOTAGEM NO BRASIL É DESAFIO A SER SUPERADO PELO SETOR LOGÍSTICO.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
INSTITUCIONAL - ANTAQ ADERE AO CONCURSO NACIONAL UNIFICADO.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	8
MPOR REVOGA PORTARIA QUE VEDAVA A TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADES DE SEGURANÇA E VIGILÂNCIA NAS COMPANHIAS DOCAS FEDERAIS	8
GOVERNO DE PERNAMBUCO E MPOR CRIAM GRUPO DE TRABALHO PARA DISCUTIR DE MANEIRA INTEGRADA PRIORIDADES PARA O ESTADO	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	9
CONCLUSÃO DE VIADUTO E DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL VÃO POTENCIALIZAR TURISMO ENTRE ALAGOAS E SERGIPE	9
TRECHO DUPLICADO DA BR-101/SE GARANTE SEGURANÇA E EMPREGO AOS MORADORES DE SERGIPE.....	10
BRASIL DEVE FECHAR 2023 COM R\$ 50 BILHÕES GARANTIDOS EM INVESTIMENTOS PRIVADOS NAS RODOVIAS FEDERAIS.....	11
PORTAL PORTO GENTE	12
ESTATAL FERROVIÁRIA PARA REVITALIZAR SETOR E IMPULSIONAR PORTOS.....	12
WILSON SONS: SATISFAÇÃO DO CLIENTE ENTRE PORTOS BRASILEIROS.....	14
O ESSENCIAL E URGENTE NA LOGÍSTICA PORTUÁRIA DE SANTOS.....	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – A GUARDA PORTUÁRIA E A SEGURANÇA NOS PORTOS.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Galeão 1</i>	17
<i>Galeão 2</i>	17
<i>Galeão 3</i>	17
<i>Galeão 4</i>	17
<i>Galeão 5</i>	18
NACIONAL - REVOGADA PORTARIA QUE VETAVA TERCEIRIZAÇÃO DA GUARDA PORTUÁRIA.....	18
REGIÃO SUL - RS: DNIT LANÇA EDITAL PARA RECUPERAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA BARRAGEM DE AMARÓPOLIS	19
COMÉRCIO EXTERIOR - CHILE ABRE MERCADO PARA MAMÃO BRASILEIRO.....	20
REGIÃO SUDESTE - SETOR SUCROALCOOLEIRO SE DESTACA NAS EXPORTAÇÕES DO AGRO PAULISTA EM AGOSTO.....	20
REGIÃO SUDESTE - NOVO REBOCADOR INICIA OPERAÇÕES PARA MANOBRAR NAVIOS DE 366 M NO PORTO DE SANTOS....	21
REGIÃO SUDESTE - GREVE EM SÃO PAULO: JUSTIÇA DETERMINA 100% DO EFETIVO DA CPTM NOS HORÁRIOS DE PICO .	22
OPINIÃO – ARTIGOS – SEGUNDO!!! ESSE PODE SER SEU LEMA.....	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	25
‘NÃO BASTA SER BOM, TEM QUE TER SORTE’, DIZ PRESIDENTE DA CARGILL.....	25
COMISSÃO DEBATERÁ PROJETO QUE REGULAMENTA SERVIÇO DE PRATICAGEM.....	26
PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA SER O PRIMEIRO DO PAÍS A TER UM PROGRAMA DE DESCARBONIZAÇÃO	27
GOVERNO DE SP ANUNCIA MEDIDAS PARA SISTEMAS DE TRAVESSIAS LITORÂNEAS DO ESTADO	28
CODEB A CRESCE 0,32% EM AGOSTO E MANTÉM SEQUÊNCIA DE AUMENTO NAS MOVIMENTAÇÕES	29
RECEITA FEDERAL EDITA NOVAS REGRAS PARA TRIBUTAÇÃO DE MULTINACIONAIS COM PRESENÇA NO PAÍS.....	29
BRADO E RUMO FAZEM A PRIMEIRA VIAGEM DE CONTÊINERES DA FERROVIA NORTE-SUL.....	30
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	32
IBAMA LIBERA PERFURAÇÃO NO OFFSHORE DA BACIA POTIGUAR.....	32
EMPRESA AFIRMA QUE PRODUTO TERÁ UM CUSTO CERCA DE 50% INFERIOR AO PRATICADO HOJE NO MERCADO INTERNACIONAL PARA O DIESEL VERDE (HVO)	33
HIDRELÉTRICA DE SANTO ANTÔNIO INTERROMPE OPERAÇÕES POR BAIXA VAZÃO DO RIO.....	34
BNDES APROVA R\$ 99,7 MILHÕES PARA BIOMETANO DE RESÍDUOS URBANOS NO RS.....	35
AKER, SLB E SUBSEA7 CONCLUEM JOINT VENTURE ONESUBSEA.....	36
IBAMA LICENCIA RETOMADA DA EXPLORAÇÃO EM ÁGUAS PROFUNDAS DO RIO GRANDE DO NORTE.....	37
JORNAL O GLOBO – RJ	38
USINA DE SANTO ANTÔNIO SUSPENDE OPERAÇÃO DEVIDO À SECA NA AMAZÔNIA.....	38



SANTOS DUMONT TERÁ R\$ 300 MILHÕES EM INVESTIMENTO, DIZ MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS.....	39
GOVERNO VAI AVALIAR INCLUSÃO DE BRASÍLIA NAS OPERAÇÕES DO SANTOS DUMONT.....	40
PETROBRAS OBTÉM AVAL PARA PESQUISAR BLOCO DE PETRÓLEO DO RIO GRANDE DO NORTE NA MARGEM EQUATORIAL....	41
PACHECO VOLTA A DEFENDER MANDATO PARA MINISTROS DO STF: ‘É BOM PARA O PAÍS’	43
VALOR ECONÔMICO (SP).....	44
RIO CONSTRUÇÃO SUMMIT RECEBE 10 MIL VISITANTES EM TRÊS DIAS.....	44
SUPERÁVIT DA BALANÇA SOBE MAIS DE 150% EM SETEMBRO E SOMA US\$ 8,9 BI.....	47
MINISTRO SINALIZA INCLUIR VOOS PARA BRASÍLIA NO SANTOS DUMONT.....	48
RUMO AVALIA VENDA DE FATIA EM TERMINAL PORTUÁRIO, SEGUNDO FONTES	49
GOVERNO FEDERAL VAI INVESTIR R\$ 900 MI EM PROGRAMA PARA ENFRENTAMENTO ÀS ORGANIZAÇÕES CRIMINOSAS	50
SANTO ANTÔNIO ENERGIA INTERROMPE OPERAÇÃO NA USINA SANTO ANTÔNIO POR BAIXO NÍVEL DO RIO MADEIRA.....	50
GRUPO CEDRO PLANEJA INVESTIR R\$ 1,8 BILHÃO EM FERROVIA NA SERRA AZUL	51
SEGURANÇA VIRA PONTO FRÁGIL DA GESTÃO LULA.....	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS	55
SAAM TOWAGE BRASIL NEUTRALIZA EMISSÕES DE GEE	55
HAPAG-LLOYD PUXA FRETES PARA CIMA A PARTIR DA ROTA ÁSIA-EUROPA.....	56
THYSSENKRUPP E WILHELMOSEN SE TORNAM PARCEIRAS EM IMPRESSÃO 3D PARA A INDÚSTRIA NAVAL	56
CANAL DO PANAMÁ RESTRINGE MAIS A TRAVESSIA COM A SECA PERSISTENTE.....	56
ARGENTINA POSTERGA COBRANÇA DE PEDÁGIO NA HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI.....	57
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	57
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO LINKEDIN.COM	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS (FIPS) INICIA OPERAÇÕES SOB NOVA CONCESSÃO PRIVADA

A primeira locomotiva começou a operar carga neste domingo (1º). A cessão da Fips é formada pela Rumo, MRS e VLI

Por: *Bárbara Farias*



A cessionária privada terá que fazer um investimento inicial de R\$ 891 milhões em cinco anos, com o objetivo de aumentar a capacidade atual quase esgotada de 50 milhões de toneladas por ano para 115 milhões de toneladas por ano Foto: Alexander Ferraz/AT

A Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) já está operando sob a nova concessão privada. A primeira locomotiva iniciou as operações neste domingo (1º), após a conclusão do processo de transição operacional entre a Portofer, então administradora, e a nova cessionária formada pela Rumo Logística, MRS Logística e VLI.

O lançamento oficial ocorrerá nesta terça-feira (3), às 12 horas, com parada na Praça de Nossa Senhora de Fátima, conhecida como a Praça da Santa, na Avenida Guilherme Weinschenck, sem número, em Outeirinhos, em frente ao Armazém de Bagagens do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini - Concais.

A Fips é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) formada pelas empresas Rumo, MRS e VLI. O contrato de cessão com a Autoridade Portuária de Santos foi firmado em dezembro do ano passado. Já o processo de transição operacional entre a Portofer e a nova cessionária iniciou em 5 de junho com conclusão prevista até 4 de setembro.

A cessionária privada terá que fazer um investimento inicial de R\$ 891 milhões em cinco anos, com o objetivo de aumentar a capacidade atual quase esgotada de 50 milhões de toneladas por ano para 115 milhões de toneladas por ano. O projeto engloba 13 obras, incluindo a periferia ferroviária da Margem Direita, em Santos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: *02/10/2023*

PORTO DO ITAQUI (MA) ELABORA PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO EM PARCERIA COM O PORTO DE VALÊNCIA (ES)

O principal objetivo é reduzir as emissões de gases de efeito estufa em todo o complexo portuário maranhense

Por: *ATribuna.com.br*

O Porto do Itaqui se prepara para lançar o seu plano de descarbonização, pioneiro no Brasil entre os portos. O principal objetivo é reduzir as emissões de gases de efeito estufa em todo o complexo portuário. Sua elaboração é resultado de uma parceria inédita no Brasil entre a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) e o Porto de Valência, que fica na Espanha. O plano tem previsão para ser entregue em outubro de 2024.

As ações para a elaboração do Plano de Descarbonização do Porto do Itaqui já começaram com a presença de representantes do Porto de Valência que, na última terça-feira (26), estiveram reunidos com representantes das empresas operadoras que atuam no Itaqui.



Representantes do Porto do Itaqui e do Porto de Valência se reuniram, na última terça-feira (26), em Itaqui, para discutir a elaboração do Plano de Descarbonização Foto: Divulgação/Emap

Como parte do cronograma do contrato, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulam na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários. A partir desse estudo, será elaborado todo o plano de descarbonização, que vai orientar ações e investimentos com um direcionamento

mais preciso, objetivo e estratégico.

A equipe da Valencia Port também esteve visitando todas as empresas que operam no porto do Itaqui. A gerente de meio ambiente, Luane Lemos, acrescentou que o engajamento de todo o Complexo é essencial para o sucesso de cada etapa. “É muito importante que todas as empresas dentro do complexo entendam a importância do plano e participem dessa jornada junto conosco”, disse.

“A descarbonização é um projeto muito ambicioso, pois converterá o Porto do Itaqui no primeiro porto brasileiro com esses indicadores definidos e um plano para tratá-los”, reforçou o coordenador técnico do Porto de Valência, Josep Sanz.

“O projeto começou no mês de agosto e já estamos trabalhando diretamente com a Emap e as empresas do porto no levantamento das informações que precisamos para calcular a pegada de carbono. Esse cálculo tem previsão de apresentação aqui, no porto, em fevereiro e o projeto se estenderá até outubro do próximo ano, com o plano de descarbonização completo”, finalizou o chefe de projeto do Porto de Valência, Aurélio Lazaro.

“A equipe está fazendo levantamentos dos possíveis impactos ambientais e estratégicos que poderão mitigar esse problema. A partir desses estudos, nós vamos preparar o futuro, ou seja, vamos ter um projeto consciente de descarbonização do Porto do Itaqui, o primeiro porto brasileiro que vai ter esse estudo e que vai começar a implementar a descarbonização”, relatou o diretor de planejamento da Emap, Marcelo Coelho.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/10/2023

SUBUTILIZAÇÃO DA CABOTAGEM NO BRASIL É DESAFIO A SER SUPERADO PELO SETOR LOGÍSTICO

Professor e doutor em Engenharia de Transportes, Aldery Silveira Júnior analisa navegação interior
Por: Ted Sartori

Realizada entre portos de um mesmo país ou de um bloco de nações, a navegação de cabotagem liga o Brasil, mas ainda pode crescer. Doutor em Engenharia de Transportes e mestre em Administração, dentre outras formações, o professor cearense Aldery Silveira Júnior, que leciona na Universidade de Brasília há 31 anos e que assina publicações sobre o tema, aponta vantagens e caminhos em entrevista para A Tribuna.



Subutilização da cabotagem no Brasil é desafio a ser superado pelo setor logístico Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo

Qual cenário da navegação de cabotagem no Brasil?

Temos um país altamente favorável à cabotagem. Contamos com cerca de 7.400 km de costa e, se a gente considerar até Manaus pegando o Rio Amazonas, temos mais 1.600 km. Além disso, temos cerca de 80% da população brasileira em cidades que ficam a até 200 km da costa. E de 75% a 80% do Produto Interno Bruto (PIB) está

concentrado nessas cidades. Mas temos os transportes domésticos feitos quase que totalmente por caminhão. É algo inconcebível. A cabotagem está subutilizada no Brasil em função não só de navios, mas da própria capacidade. Temos no País hoje cerca de 40 empresas que operam cabotagem. Dessas, oito dominam 95% do mercado. Dessas oito, apenas três operam com contêineres, principal instrumento de transporte de carga. E, em termos de volume, algo em torno de 12% do volume de carga doméstica transportado por cabotagem. Quase 80% desse volume é petróleo e derivados. Se deixarmos de lado esses itens, o volume transportado efetivamente por cabotagem é algo em torno de 4% a 5%, índice muito baixo para quem tem um litoral altamente vantajoso para a cabotagem como nós temos.

Quais as vantagens da navegação de cabotagem?

A primeira é o preço: o custo é bem mais baixo. Pelo menos em teoria. Na prática, não é bem isso. Quando você tem um volume de carga baixo transportado por cabotagem, o custo acaba não sendo tão atrativo, mas deveria ser. Se tivermos volume muito grande transportado por cabotagem, a tendência é o preço cair. Hoje, está em torno de 10% a 15% a menos do que o rodoviário. A segunda vantagem é a segurança da carga, tanto em termos de furtos e roubos quanto de avarias. O índice de roubo de carga em navio é quase zero. No caminhão, os índices estão cada vez maiores. Na parte de avarias, internamente, quase não existe. Há chance maior de avarias por acidentes com o caminhão. Outra vantagem é a segurança viária. Um navio que faz cabotagem tira de uma pernada só, do Rio a Belém, por exemplo, mais de 200 caminhões da estrada. O caminhão deve ser utilizado, mas em multipercursos, dos portos para as cidades próximas, porque o navio só transporta de porto a porto e precisa do modal rodoviário.

Há outras vantagens?

Outra vantagem é o combate à poluição ambiental. O caminhão polui muito com dióxido de carbono. O navio não polui quase nada. Mais uma vantagem é minimizar o desgaste das rodovias. O que os governos federal e estaduais gastam por ano na recuperação é muito alto. E deveria cair muito com maior utilização da cabotagem.



Professor da Universidade de Brasília e doutor em Engenharia de Transportes, Aldery Silveira Júnior
Foto: Arquivo pessoal

Em quais fatores é possível melhorar para o crescimento da cabotagem?

A cabotagem vem crescendo a dois dígitos por ano nos últimos 10, 12 anos, principalmente a carga conteneirizada, de 15% a 20% ao ano - e há anos em que até passa de 20%. Isso em termos percentuais. Em volume, nem tanto. O crescimento exponencial - e a tendência é continuar - faz com

que a gente vislumbre cenário alvissareiro no futuro.

E o Porto de Santos e a navegação de cabotagem?



O Porto de Santos é o principal do Brasil não só para a navegação de longo curso, mas também para a cabotagem. A partir do Porto de Santos é que saem as cargas para abastecer os outros estados ou que vem dos outros estados para Santos para serem carregados os navios de longo curso. É importante e vai continuar sendo mais ainda, com o avanço da cabotagem.

No que as universidades podem colaborar para o desenvolvimento da cabotagem?

Pode fazer muito e tem feito. Boa parte desse crescimento da cabotagem nos últimos anos se deve às pesquisas e estudos feitos, principalmente nas do Rio de Janeiro, de São Paulo, de Santa Catarina e de Pernambuco. São as principais universidades que atuam no segmento de transporte - e no aquaviário. Mesmo em Brasília, desenvolvemos muitas pesquisas na área, voltadas para incremento e melhora da performance.

Em qual sentido?

Tanto fornecendo subsídios para o Poder Público adotar políticas voltadas para melhorar o incentivo à cabotagem quanto para insumos e subsídios para as empresas que operam para melhorar seus serviços. E também para melhor difundir a cabotagem entre os transportadores, para que eles tenham maior confiança. Mas há desconfiança? Infelizmente, muitos não têm muita noção sobre o que a cabotagem pode fazer. Até bem pouco tempo, por exemplo, o arroz produzido no Rio Grande do Sul ia para o Nordeste de caminhão. Hoje vem de navio pela cabotagem. Hoje em dia não tem como entender que o transporte de carros zero km para as concessionárias do Brasil inteiro, principalmente do Litoral, venha de cegonha. Não tem cabimento. Poderia usar a cabotagem: cairiam custo e volume de caminhões nas estradas.

Qual o futuro da navegação de cabotagem no Brasil?

Com as medidas que o governo vem adotando, só posso imaginar uma cabotagem muito atuante no futuro, transportando grande volume de carga. Agora, é um processo lento porque não pode, de uma hora para outra, aumentar muito a capacidade instalada, porque o investimento é muito alto e não tem o volume de carga necessário para transportar. Assim como não pode, de imediato, todo mundo querer transportar por cabotagem porque não terá navio suficiente. Tem que casar as duas coisas. E os governos, independentemente de partido, têm se preocupado com isso, incentivado o uso da cabotagem e desenvolvido mecanismos para viabilizar melhor infraestrutura. É um processo lento para voltar assim como foi para desmontar a cabotagem no País. Há uma meta de que, na década de 2030, a gente leve um volume de carga por cabotagem de cerca de 30%. Acho que, pelo caminho seguido, vai se chegar a essa meta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/10/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

INSTITUCIONAL - ANTAQ ADERE AO CONCURSO NACIONAL UNIFICADO

Adesão faz parte do entendimento de inúmeros benefícios que serão trazidos pelo CNU

Brasília 02/10/2023 - Em setembro, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) confirmou a sua adesão ao Concurso Público Nacional Unificado (CNU). O Decreto 11.722/2023, que institui o concurso unificado, foi publicado na última sexta-feira (29).

O documento assinado pelo Presidente da República regulamenta o novo modelo de seleção de servidores públicos desenvolvido pelo Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI).

São objetivos do Concurso Público Nacional Unificado: promover igualdade de oportunidades de acesso aos cargos públicos efetivos; padronizar procedimentos na aplicação das provas; aprimorar os métodos de seleção de servidores públicos, de modo a priorizar as qualificações necessárias para



o desempenho das atividades inerentes ao setor público; e zelar pelo princípio da impessoalidade na seleção dos candidatos em todas as fases e etapas do certame.

O decreto também prevê a criação de Comitê Consultivo e Deliberativo – instância consultiva e deliberativa composta por representantes estratégicos de cada órgão que aderiu ao CNU. A ANTAQ já designou dois servidores de seu quadro para apresentação de conteúdo específico para o edital único.

Serão 30 vagas destinadas à Agência. Os cargos são de nível superior para “Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários”. A ANTAQ entende que a proposta é positiva pois traz a possibilidade de execução de uma gestão centralizada do concurso; Capilaridade; Redução de questionamentos jurídicos, além de atender uma política governamental.

Sobre o CNU

De acordo com o cronograma previamente divulgado pelo MGI a publicação do edital unificado acontecerá até 20 de dezembro de 2023.

A prova tem data provável no dia 25 de fevereiro de 2024. Neste dia serão realizadas as provas objetivas com matriz comum a todos os candidatos; provas específicas e dissertativas por área de atuação governamental. Os resultados gerais da primeira fase devem ser divulgados até o final de abril de 2024 e o início dos cursos de formação, entre junho e julho do ano que vem.

Mais informações sobre o modelo a ser proposto para o CNU e seu cronograma estão disponíveis no site do Ministério da Gestão e da Inovação.

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: 02/10/2023



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MPOR REVOGA PORTARIA QUE VEDAVA A TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADES DE SEGURANÇA E VIGILÂNCIA NAS COMPANHIAS DOCAS FEDERAIS

Considerando orientação recebida do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos e tendo em vista a identificação pela Consultoria Jurídica de falhas formais no processo, o Ministro de Portos e Aeroportos decidiu revogar a Portaria nº 408, de 6 de setembro de 2023, que vedava a terceirização de atividades de segurança e vigilância nas Companhias Docas Federais.

Tal medida foi tomada levando em consideração que as seis empresas estatais federais - Companhia Docas do Ceará - CDC, Companhia Docas do Pará - CDP, Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, Companhia Docas da Bahia - Codeba, Companhia Docas do Rio Grande do Norte - Codern e Autoridade Portuária de Santos S.A. - SPA -, poderiam, segundo a Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais do MGI, sofrer repercussões sobre as respectivas previsões orçamentárias, planos de benefícios e de previdência complementar dos empregados(as), entre outros aspectos relacionados à gestão de tais empresas.

Diante da complexidade e seriedade do tema, o Ministério criará um fórum permanente de discussão com os trabalhadores portuários para tratar do assunto com a profundidade e segurança jurídica necessárias, ouvindo as demandas e encaminhando a solução na forma mais adequada.

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

Data: 02/10/2023

GOVERNO DE PERNAMBUCO E MPOR CRIAM GRUPO DE TRABALHO PARA DISCUTIR DE MANEIRA INTEGRADA PRIORIDADES PARA O ESTADO



A governadora Raquel Lyra recebeu, ontem, no Palácio do Campo das Princesas, a visita do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Durante o encontro, foi formalizado um grupo de trabalho com as equipes técnicas dos governos federal e estadual para discutir ações para o Estado de maneira integrada.

“Foi uma reunião com as equipes técnicas do ministro e a nossa, já para criar um grupo de trabalho para discutir os assuntos que tratam do seu ministério. Vamos nos encontrar semanalmente para poder tocar essas pautas. A boa notícia é que tem uma equipe que está

afinada - Ministério e Governo de Pernambuco - e a gente tem grandes oportunidades, quer pela decisão política do presidente Lula e pela sinergia com o Ministério, como também pelos nossos esforços”, afirmou a governadora Raquel Lyra.

Durante a reunião, foram discutidas as possibilidades de investimentos em Pernambuco divididas em três eixos: aeroportos regionais, Porto do Recife e Porto de Suape. Este último, tratado como prioridade.

“A gente espera que nesses próximos quatro anos a gente possa apresentar uma cartela de projetos para o Estado com recursos do governo federal e do Governo do Estado na ordem de quase R\$ 1 bilhão em investimentos”, explicou o ministro. “Vamos fazer investimentos no Porto de Suape desde novos terminais, como também dragagem para poder ampliar o escoamento da produção do Estado. No caso do Porto do Recife, a governadora quer potencializar para integrar o turismo. Em relação aos aeroportos, também temos algumas prioridades. A primeira é trabalhar para a Aena entregar, no fim do ano, o Aeroporto do Recife requalificado e ampliado. Além disso, a gente quer avançar nesses aeroportos regionais para fazer com que a gente tenha uma visão macro do Estado de Pernambuco”, continuou.

Estiveram presentes o secretário nacional da Aviação Civil, Juliano Noman, o diretor de programas do Mpor, Pablo Brandão, a secretária nacional de Portos, Mariana Pescatori, o chefe de gabinete do MPor, Thairyne Oliveira, além dos secretários estaduais Guilherme Cavalcanti (Desenvolvimento Econômico) e Diogo Bezerra (Mobilidade e Infraestrutura).

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

Data: 02/10/2023

CONCLUSÃO DE VIADUTO E DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL VÃO POTENCIALIZAR TURISMO ENTRE ALAGOAS E SERGIPE

“Enquanto tivermos orçamento, nenhuma obra ficará parada neste país”, afirmou o ministro Renan Filho, ao assinar a ordem de serviço que permite o início imediato das obras

Após uma década aguardando a conclusão das obras no viaduto da cidade, moradores e motoristas que trafegam pela BR-101/AL no trecho que passa pelo município de Porto Real do Colégio, em Alagoas, viram de perto que a espera está perto do fim. Neste sábado (30), o ministro dos Transportes, Renan Filho, esteve na cidade para assinar a ordem de serviço que garante o início imediato dos trabalhos.



Ordem de serviço que garante o início imediato dos trabalhos na BR-101/AL - Foto: Felipe Brasil/MT

“Estou aqui cumprindo aquilo que foi prometido lá atrás pelo presidente Lula, e sigo repetindo: enquanto tivermos orçamento, nenhuma obra ficará parada nesse país. A conclusão desse viaduto vai garantir mais segurança, melhorar a trafegabilidade e aumentar o potencial desenvolvimento turístico de Alagoas. Esse é o novo Brasil que estamos construindo, com o apoio dos trabalhadores”, destacou o ministro.

Localizado próximo à divisa entre Alagoas e Sergipe, o viaduto faz parte da zona turística banhada pelo rio São Francisco, sendo a principal porta de entrada e saída para os dois estados. Além de permitir o acesso da cidade à BR-101/AL, a obra, que fica entre os quilômetros 244,14 e 245,36 da rodovia, prevê a implantação de 1,5 quilômetro de pista duplicada e a construção de vias marginais.

As intervenções na rodovia serão realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). As obras terão um investimento do Governo Federal de aproximadamente R\$ 23,7 milhões e estão previstas para serem concluídas em até oito meses.

Novo PAC

A conclusão do viaduto e a duplicação da BR-101/AL em Porto Real do Colégio são ações que estão inseridas no Novo PAC do Governo Federal. No total, Alagoas conta com 10 projetos de transportes previstos no programa, sendo nove na área de rodovias e um de ferrovias. Serão R\$ 1,8 bilhão investidos nas intervenções elencadas como prioridade para o estado.

O orçamento para manutenção, conservação e construção de rodovias do estado também foi incrementado: serão R\$ 436 milhões, pouco mais de três vezes o valor pago em 2022, pela gestão anterior.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 30/09/2023

TRECHO DUPLICADO DA BR-101/SE GARANTE SEGURANÇA E EMPREGO AOS MORADORES DE SERGIPE

Recém liberada pelo Governo Federal, rodovia foi vistoriada neste sábado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho



Ministro Renan Filho verificou o andamento de outra frente de duplicação da BR-101/SE - Foto: Luiz Siqueira/MT

A duplicação da BR-101/SE, que durante anos permaneceu parada por falta de orçamento, parecia um sonho distante para quem percorria o trecho da rodovia próxima ao perímetro urbano de Maruim, em Sergipe. No entanto, nas últimas semanas, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, concluiu e liberou o primeiro lote de 5,7 quilômetros de um dos principais corredores logísticos do país — e que

interliga 12 estados brasileiros.

Um dos beneficiados com a duplicação da rodovia é o empresário José Ademir. Dono de uma churrascaria localizada às margens da BR-101/SE, ele conta que esperou por anos para ver os serviços sendo realizados na estrada. "Estou há seis anos no mesmo local e, durante esse tempo, nunca tinha visto uma só melhoria. Nesses primeiros oito meses do ano, já presenciei a manutenção e a duplicação desse trecho", apontou.

O resultado da primeira entrega referente à BR-101/SE e o restante das obras, que no total soma 25,5 quilômetros de duplicação, foram analisados de perto na manhã deste sábado (30) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho. Durante a visita, além de notar melhoria no fluxo e na segurança do trânsito, o ministro garantiu que as obras serão concluídas no próximo ano. "As benfeitorias estão sendo executadas conforme o cronograma e assim será até sua conclusão. Essa obra tem gerado empregos e renda aos moradores, isso significa oportunidade para todos", afirmou o ministro.

Segurança

Com a entrega, os usuários ganharam mais comodidade e segurança para percorrerem o trecho duplicado, o que diminuirá consideravelmente o tempo de viagem. Quem também comemorou o término da primeira etapa do empreendimento foram os moradores que precisam realizar a travessia de um lado para o outro da pista.

Morador da região há 44 anos, o policial militar aposentado José Augusto contou que, em horário de pico, costumava perder bastante tempo para acessar o comércio local que fica do outro lado da rodovia. "Muitas vezes os motoristas precisam parar os carros para a gente atravessar. Essa era uma travessia muito perigosa", ressaltou o aposentado.

Reforço

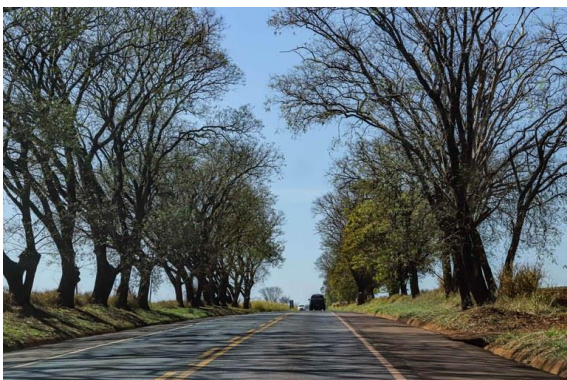
Em 2023, o Governo Federal elevou em quatro vezes o investimento em rodovias para Sergipe, de R\$ 76,1 milhões para R\$ 302,7 milhões. Com esse valor, foi possível retomar obras importantes no estado, como a duplicação de 25,5 quilômetros da BR-101/SE e a elaboração do edital para duplicação de 55,4 quilômetros da BR-235/SE.

O estado também está contemplado no Novo PAC. No total, serão cerca de R\$ 1,3 bilhão investidos nas intervenções elencadas pelo Governo Federal como prioridade - sendo pouco mais de R\$ 1 bilhão para ferrovias e R\$ 230 milhões para ferrovias.

Fonte: GOV. Federal - BR - Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 30/09/2023

BRASIL DEVE FECHAR 2023 COM R\$ 50 BILHÕES GARANTIDOS EM INVESTIMENTOS PRIVADOS NAS RODOVIAS FEDERAIS

Somente em novas obras, aporte pode chegar a R\$ 35 bilhões. "É super relevante porque é o dobro do orçamento público do Ministério dos Transportes para 2023", disse Renan Filho



Após dos lotes 1 e 2 do Paraná, haverá leilão das BRs 381 e 040, em Minas Gerais - Foto: Roberto Dziura Jr/AEN

O ministro dos Transportes, Renan Filho, confirmou nesta sexta-feira (29) a realização de dois leilões de rodovias federais até o fim do ano: a BR-381/MG, entre Belo Horizonte e Governador Valadares (MG), e a BR-040/MG, que liga a capital mineira a Juiz de Fora (MG). Somando com as concessões dos lotes 1 e 2 do Sistema Rodoviário do Paraná, o ano de 2023 deve chegar a aproximadamente R\$ 50 bilhões garantidos nas estradas brasileiras, entre novos investimentos e

despesas de operação.

“Com esses quatro leilões a gente espera atrair este ano entre R\$ 30 e R\$ 35 bilhões de investimentos privados para a infraestrutura nacional. É super relevante porque é o dobro do orçamento público do Ministério dos Transportes para 2023”, disse o ministro, fazendo referência apenas aos novos investimentos (capex). O lote 1 do Paraná tem um total de R\$ 13,1 bilhões, enquanto o lote 2 chega a R\$ 17,3 bilhões. Na BR-040/MG deverão ser investidos R\$ 8,8 bilhões, e na R\$ 381/MG, 10 bilhões.

Atração de capital

Segundo o ministro, a atração do capital privado tem se revelado essencial diante da expectativa de crescimento econômico do País. Para garantir um mercado mais amplo, o Ministério dos Transportes tem promovido uma série de encontros com representantes de investidores e operadores de infraestrutura, como foi o Brasil Road Invest, em junho, e Portugal Road Invest, em 15 de setembro.

“O Brasil está crescendo 3% este ano e toda vez que o País cresce um pouquinho a mais a infraestrutura se aperta. Temos que fortalecer a capacidade de investimento público e privado a fim de dar sustentabilidade ao crescimento e estamos buscando exatamente cumprir esse papel”.

Próximos leilões

Concluída a licitação do segundo lote de rodovias paranaenses, o Ministério dos Transportes se volta agora para a realização em novembro do leilão do trecho de 304 quilômetros da BR-381 entre Belo Horizonte e Governador Valares, em Minas Gerais. O investimento previsto é de R\$ 6 bilhões e o custo operacional estimado é de 4 bilhões em 30 anos de concessão.

O último leilão do ano será em dezembro e terá como objeto o trecho de 231 quilômetros da BR-040 entre Belo Horizonte e Juiz de Fora. O investimento projetado é de R\$ 5 bilhões, com R\$ 3,7 bilhões de previsão de custos operacionais ao longo de 30 anos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 29/09/2023



PORTAL PORTO GENTE

ESTATAL FERROVIÁRIA PARA REVITALIZAR SETOR E IMPULSIONAR PORTOS

Redação Portogente

Presidente de entidade defendeu nova política de investimento no modal, que pode revitalizar importantes ramais e também otimizar as atividades portuárias

Uma grande articulação pela criação de uma política nacional de desenvolvimento ferroviário no



Brasil teve início em setembro. Durante a 29ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, realizada em São Paulo (SP), o presidente da Frente Nacional pela Volta das Ferrovias (Ferrofrente), engenheiro José Manoel Ferreira Gonçalves, defendeu a criação de um amplo sistema de trens de passageiros em todo o País, gerido por uma empresa estatal. As ações devem criar uma nova política de revitalização de ferrovias no país e também otimizar as atividades portuárias, que receberão cargas com maior rapidez e eficiência.

Presidente José Manoel Gonçalves durante palestra. Crédito: Divulgação.



Com a criação de uma estatal e o aporte de subsídios para o setor, será possível criar políticas ferroviárias para a retomada das atividades de transporte de carga. Essa é, inclusive, uma das demandas das administrações portuárias, que percebem a saturação do modal rodoviário como um dos principais gargalos logísticos do país.

Gonçalves detalhou a proposta durante a palestra "Conselhos Gestores como suporte para o ingresso e maior protagonismo do setor ferroviário", ministrada na tarde desta terça-feira, durante o evento promovido pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos do Metrô.

A Semana de Tecnologia Metroferroviária reuniu alguns dos principais players do setor, tanto do setor público quanto privado, como empresas de logística, estatais de transporte coletivo e fornecedores de produtos e serviços. A defesa de uma nova política ferroviária para o país chamou a atenção do setor e abriu um novo canal de discussão política para o tema das ferrovias.

“Em todo o planeta, considerando os países com dimensões continentais, Brasil possui um atraso de mais de 50 anos no setor ferroviário. Além disso, é o único país do mundo que não oferece trens para viagens de passageiros em longas distâncias”, afirmou o presidente da Ferrofronte.

Gonçalves frisou que a recuperação desse tempo perdido não se faz sem investimentos, mas requer disponibilidade para o debate em busca do modelo ideal para o Brasil. “Precisamos da sociedade civil também unida para reconhecer que o serviço poderá transformar a realidade de muitos municípios, levar desenvolvimento, gerar emprego e renda. É preciso avançar no debate sobre a essencialidade dos serviços e nos projetos que atendem a todos os cidadãos brasileiros.”

Durante a palestra, Gonçalves destacou a necessidade de criar uma empresa estatal para gerir as ferrovias brasileiras. Segundo ele, existe uma opção moderna e eficaz. “Vale dizer que temos um ponto de partida. Há modelos adotados em países e continentes com realidades muito distintas, mas que já reconheceram a necessidade de o estado intervir para garantir investimentos no setor”.

Ele citou, como principais exemplos desse modelo, países tão díspares quanto a China, com políticas fortemente calcadas pelo planejamento estatal, quanto os Estados Unidos, conhecido pelas suas práticas liberais e incentivo à iniciativa privada. “A estatal dos EUA, a Amtrak, já prevê o repasse de 3,4 bilhões de dólares em 2024. Trata-se de um modelo de gestão ferroviária com mais de 50 anos, gestado pelo Congresso americano, durante o governo do (ex-presidente Richard) Nixon”. Ele também citou Canadá, Índia, Coreia do Sul e Rússia como outros bons exemplos. “Esses são países que adotaram as suas estatais, que repassam periodicamente recursos financeiros para as operações ferroviárias”.

Estudo aprofundado

A defesa de uma nova política para as ferrovias tem como base um estudo feito pelo economista José Tavares de Araújo, falecido recentemente, intitulado “Perspectivas do setor ferroviário no Brasil: um confronto com o resto do mundo”. O trabalho foi apresentado ao então secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro e marcou um passo importante para a adoção de uma nova política ferroviária no país.

O levantamento traz um raio-x do setor ferroviário no país, suas potencialidades e fragilidades, bem como os vetores que devem ser enfocados nesta nova política ferroviária proposta pela Ferrofronte.

Entre os pontos destacados no estudo, também está a importância das ferrovias para a consolidação de uma economia sustentável economicamente. “O mundo também tem olhado para as condições climáticas, para o dever de criar políticas sustentáveis. A ferrovia é um modal que acompanha essa dinâmica para o desenvolvimento, com menos carbono”, pontua Gonçalves.

Pontos destacados durante a palestra

Malha ferroviária de pequeno porte

“Considerando a extensão total da malha ferroviária no Brasil, ainda estamos abaixo de países como a Argentina, França e África do Sul. O Brasil tem 21 mil km de estradas de ferro em operação. Isso é menos de 10% do que existe na Europa ou nos Estados Unidos, por exemplo.”

Pequena fração de movimentações

“Na comparação de matrizes de transporte de carga apenas 17% das movimentações são feitas por ferrovias aqui. Esse percentual é bem maior na Austrália, com 43%, na China, 37% e Canadá (46%). A falta de vagões faz com que a produção seja escoada pelas rodovias, mantendo altos os índices de impacto ambiental e desfavorecendo as estatísticas sociais para o desenvolvimento das cidades.”

Pouca diversidade no transporte de cargas

“Enquanto nos EUA e Europa são movimentadas uma grande diversidade de cargas, aqui, os minérios são cerca de 70%. Grãos ocupam entre 10% e 17%.”

Forte concentração do setor

“Precisamos encontrar saídas para variação de players. Atualmente, nossas ferrovias são controladas por quatro grandes companhias (Rumo, MRS Logística, VLI, Vale), que percorrem menos de 40% do território brasileiro, para escoar minérios e produção agrícola, em grande parte. Em outros países, que incluem os serviços de transportes de passageiros, há um estímulo constante à concorrência.”

Quem é o engenheiro José Manoel

Eng. José Manoel Ferreira Gonçalves é engenheiro civil, advogado, jornalista e escritor. Pós Doutorado em Sustentabilidade e Transportes, pela Universidade de Lisboa, em Portugal. Doutor em Engenharia de Produção. Mestre em Engenharia Mecânica. Idealizador e presidente da Ferrofrente – Frente Nacional pela Retomada das Ferrovias e da Aguaviva – Associação Guarujá Viva. É diretor de relações jurídicas e legislação da FNE – Federação Nacional dos Engenheiros e Conselheiro do Movimento EngD, Engenharia pela Democracia. Concorreu à presidência do Crea-SP nas eleições de 2020 com uma proposta de fortalecimento da engenharia do Estado e do País e da defesa dos interesses dos profissionais registrados no sistema Confea/Creas.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/09/2023

WILSON SONS: SATISFAÇÃO DO CLIENTE ENTRE PORTOS BRASILEIROS

Assessoria de Comunicação

Pesquisa destaca Wilson Sons, por meio do Tecon Salvador, unidade de negócio da companhia, com o maior índice de satisfação do cliente entre portos brasileiros

Maior operador de logística portuária e marítima no Brasil, a Wilson Sons, por meio do terminal de



contêineres (Tecon Salvador) do Porto de Salvador, é destaque na pesquisa realizada pelo Instituto Ibero-Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC). O reconhecimento foi anunciado durante o Fórum Setorial IBRC - Logística 2023, realizado em São Paulo, em 14/09, quando o terminal baiano foi classificado como o Porto brasileiro de maior índice de satisfação do cliente e recebeu dois prêmios: Porto com maior satisfação geral espontânea e Porto com maior resultado no índice da jornada do cliente.

Premiação: Guilherme Dutra, diretor comercial; Marília Athayde, especialista em experiência do cliente; Demir Lourenço, diretor-executivo; Marcelo Neme, diretor de operações. Crédito: Divulgação.

O resultado da premiação deve-se a um conjunto de iniciativas das áreas de gestão, operacionalização e infraestrutura norteadas por oferecer a melhor experiência ao cliente, conforme destaca o diretor-executivo do Tecon Salvador, Demir Lourenço.

"Esse prêmio tem um significado especial pois é proveniente da opinião dos nossos próprios clientes. Saber que eles estão reconhecendo e valorizando o serviço que prestamos demonstra que estamos no caminho certo, onde eficiência, segurança e transparência contribuem para a longevidade da relação, bem como para o desenvolvimento e sucesso do público atendido pelo terminal", disse.

O executivo ressaltou, ainda, o comprometimento da Wilson Sons com o desenvolvimento sustentável, práticas ESG e investimentos contínuos, elementos que contribuíram para a reputação junto ao mercado, refletida no aumento de clientes de diversas regiões do País. "Somos pioneiros na aquisição de equipamentos elétricos, o que reafirma o nosso compromisso com o desenvolvimento sustentável e a agenda climática. O investimento nos TTs elétricos, que vêm sendo utilizados para o transporte interno entre as embarcações e áreas de armazenagem de contêiner, somado às empilhadeiras, tem viabilizado a redução no consumo de cerca de 150.000 litros de diesel, por ano, na operação do nosso terminal. Isso equivale a até 341 toneladas de CO2 que não serão emitidas na atmosfera", explica Lourenço.

Com atendimento às principais linhas que escalam o Brasil, o Tecon Salvador é líder no Norte e Nordeste em operações de longo curso (importação e exportação), destacando-se dentre os dez terminais mais produtivos do Brasil, de acordo com a ANTAQ. Para a gestão do terminal, o Brasil está descobrindo o potencial do serviço ofertado no porto da capital baiana como alternativa logística viável para impulsionar o comércio exterior e a cabotagem. Desde o início das suas operações em 2000, a Wilson Sons já investiu mais de R\$ 1 bilhão no Porto de Salvador, por meio do Tecon, e segue atraindo novos negócios e investimentos para a região.

Os recentes investimentos permitiram a duplicação do principal berço, que passou a contar com 800 metros, capaz de atracar dois super navios porta-contêineres New Panamax (366m) ao mesmo tempo, além de promover a ampliação de 30.800m² de retroárea. Atualmente, o local atende a mais de 470 navios ao ano e a mais de 750 caminhões/dia com celeridade e dispõe de um moderno sistema de gestão, permitindo otimizar o gerenciamento de cargas no pátio e no navio.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 30/09/2023

O ESSENCIAL E URGENTE NA LOGÍSTICA PORTUÁRIA DE SANTOS

Editor Portogente

Se você não sabe onde quer ir, qualquer caminho serve (Lewis Carroll)

Ao se buscar solução às resistências logísticas do Porto de Santos é imperativo entender qual é o problema que afeta o conjunto do porto. E mais, e que seja bem formulado o modo de resolver, como Portogente perguntou ao ministro de Portos, Sílvio Costa Filho, quando da sua primeira visita à Autoridade Portuária, no último dia 22. "Qual a meta a ser alcançada no processo de solução dos acessos terrestre e marítimo?"



Veja também * Caminhos para novos posicionamentos do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115609-caminhos-para-novos-posicionamentos-do-porto-de-santos>

O desafio do Porto de Santos, há muito e bem conhecido, é o desenvolvimento dos seus acessos. Essa solução, ora, passa por dar produtividade aos R\$ 30 bilhões do Programa de Aceleração do Desenvolvimento – PAC. Portanto, trata-se de um



programa com recursos financeiros e exigente de uma liderança forte e com conhecimento técnico. Entretanto, passados nove meses, ainda não foram confirmados os diretores desse projeto e as respectivas competências.

Veja mais * Porto de Santos como imenso canteiro de obras

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115601-porto-de-santos-como-imenso-canteiro-de-obras>

Ou seja, a determinação do alvo deve ser feita pela equipe levando em conta os acessos rodoviário, ferroviário e aquaviário, (inclusive as tão anunciadas e ameaçadas hidrovias da Baixada Santista). Pode se dizer, um sistema integrado e de máxima eficiência. Nesse sentido, o presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, tem sinalizado com muita cautela o entendimento desse cenário e as tomadas de decisão. Enquanto aguarda os novos diretores.

Veja ainda * O projeto hidroviário do Porto de Santos pode virar realidade

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115493-o-projeto-hidroviario-do-porto-de-santos-pode- virar-realidade>

A inovação do Porto de Santos é indispensável ao progresso do Estado de São Paulo, em múltiplos e importantes aspectos. No caso do túnel submerso, é uma infraestrutura de mobilidade entre municípios e vai substituir as superadas travessias por balsas da estadual DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A. Uma solução aprovada e anunciada há quase um século. Motivos e oportunidade da parceria União e Estado que vem sendo enredada pelo ministro dos Portos e acolhida pelo presidente Lula.

Veja também * Desserviço parlamentar contra o Porto de Santos

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

Tanto os argumentos técnicos, quanto os motivos políticos e disponibilidade de verba ainda não dão a certeza de que finalmente será construída a ligação a seco das margens do Porto de Santos; tampouco por seu canal navegarão navios com 17 metros de calado. Todavia, não se pode subestimar a obstinação do presidente Lula, de construir essa fase histórica do porto, que é trecho da sua biografia.

Veja mais * Ministro Márcio França dá boas-vindas ao museu do porto na antiga estação ferroviária do Valongo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115466-ministro-marcio-franca-da-boas-vindas-ao- museu-do-porto-na-antiga-estacao-ferroviaria-do-valongo>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/10/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A GUARDA PORTUÁRIA E A SEGURANÇA NOS PORTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A revogação da portaria que vedava a terceirização de atividades de segurança e vigilância nas companhias docas federais traz à tona a necessidade de definir, com brevidade, os regramentos relacionados ao papel da guarda portuária no sistema de segurança dos portos.

A guarda portuária desempenha um papel estratégico na proteção e na segurança dos portos brasileiros. São profissionais altamente capacitados e especializados, cuja atuação é essencial para garantir a integridade das instalações portuárias, a prevenção de incidentes e o combate a atividades ilícitas, como o contrabando e o tráfico de drogas.



A decisão anterior de atribuir a exclusividade das atividades de segurança e vigilância à Guarda Portuária foi tomada após uma reivindicação da categoria, que compreensivelmente se preocupava com a possível terceirização desses serviços. A segurança portuária é uma questão sensível que não pode ser negligenciada, e a presença de profissionais qualificados é fundamental para manter a ordem e a integridade nos portos.

No entanto, é importante estabelecer diretrizes claras e papéis bem definidos para a guarda portuária, de modo que sua atuação seja eficiente e coordenada com outros órgãos de segurança e autoridades portuárias. Essa definição de regras não deve ser adiada, pois a segurança dos portos é uma preocupação constante.

É preciso assegurar que a guarda portuária tenha as ferramentas, o treinamento e o apoio necessários para desempenhar suas funções de forma eficaz. Além disso, é fundamental estabelecer uma cooperação sólida entre a corporação, as autoridades portuárias, a Polícia Federal e demais órgãos de segurança, a fim de promover um ambiente portuário seguro e eficiente.

Portanto, diante da complexidade e da importância da segurança nos portos, é imperativo que o Ministério de Portos e Aeroportos defina, de maneira clara e precisa, os regramentos relacionados ao papel da guarda portuária. Essa definição não apenas trará maior segurança jurídica para a categoria, mas também fortalecerá a segurança dos portos, contribuindo para o bom funcionamento do comércio exterior e a proteção do País contra ameaças.

A segurança portuária é uma responsabilidade compartilhada e deve ser tratada com seriedade e compromisso por todas as partes envolvidas. O papel da guarda portuária nesse contexto é fundamental, e sua atuação deve ser respaldada por regulamentos adequados e eficazes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

GALEÃO 1

Começaram nesse domingo a redução de voos no Aeroporto Santos Dumont, no centro do Rio de Janeiro (RJ), e o consequente aumento dessas atividades no Aeroporto Internacional do Galeão, na zona norte da capital fluminense. Essas alterações estão de acordo com normas adotadas pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, do Ministério de Portos e Aeroportos - que determinaram um teto máximo de 10 milhões de passageiros por ano no Santos Dumont.

GALEÃO 2

Com essas novas regras, o Governo quer tornar a concessão do Galeão mais atrativa para o setor privado e levar a atual concessionária do aeroporto a rever sua decisão. Com o “esvaziamento” da instalação verificado nos últimos anos, a Changi, que explora o local, anunciou a desistência da outorga em 2022. Agora, diante das normas adotadas pelo ministério, a empresa fala em reconsiderar essa linha de ação.

GALEÃO 3

O Governo do Rio tem defendido, junto ao Palácio do Planalto, medidas para viabilizar a operação do Galeão, especialmente para que volte a concentrar as partidas e as chegadas de voos internacionais no Brasil. Nos últimos anos, essas viagens têm sido transferidas para São Paulo e Minas Gerais.

GALEÃO 4

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil mostram que o Santos Dumont realizou 5.028 decolagens em setembro. Para este mês, estão previstas 3.939. A projeção para novembro é de 3.548 e, para dezembro, 3.628. Já o Galeão fechou o mês passado com 1.902 voos. Para outubro, a previsão é de 2.443, aumentando para 2.749 em novembro e 2.976 em dezembro.

GALEÃO 5

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, vem prometendo uma solução para o Aeroporto do Galeão. E promete reunir representantes dos setores aéreo e de turismo para tratar da questão. Hoje, ele fará uma visita técnica aos aeroportos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/10/2023

NACIONAL - REVOGADA PORTARIA QUE VETAVA TERCEIRIZAÇÃO DA GUARDA PORTUÁRIA

Ministro Sílvio Costa Filho tomou a decisão após identificação de falhas formais no processo
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A decisão de proibir a terceirização das atividades de segurança nos portos havia sido tomada após uma reivindicação da categoria, em especial a Guarda do Porto de Santos Crédito: Divulgação

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, revogou a portaria publicada no dia 6 de setembro que vedava a terceirização de atividades de segurança e vigilância nas Companhias Docas Federais. A decisão foi anunciada no último sábado, dia 30.

Segundo comunicado emitido pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Costa Filho considerou orientação recebida do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI), além da identificação por parte da Consultoria Jurídica de falhas formais no processo.

Ainda de acordo com a pasta, a decisão de revogar a portaria foi tomada levando em consideração que as seis empresas estatais federais – Companhia Docas do Ceará (CDC); Companhia Docas do Pará (CDP); Companhia Docas do Rio de Janeiro (PortosRio); Companhia Docas da Bahia (Codeba); Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern); e Autoridade Portuária de Santos SA (APS) – poderiam, segundo a Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais do MGI, “sofrer repercussões sobre as respectivas previsões orçamentárias, planos de benefícios e de previdência complementar dos empregados(as), entre outros aspectos relacionados à gestão de tais empresas”.

O MPor finaliza o comunicado informando que, diante da complexidade e seriedade do tema, criará um fórum permanente de discussão com os trabalhadores portuários para tratar do assunto “com a profundidade e segurança jurídica necessárias, ouvindo as demandas e encaminhando a solução na forma mais adequada”.

Reivindicação

A assinatura da Portaria 408 de 6 de setembro foi um dos últimos atos de Márcio França como ministro de Portos e Aeroportos. Ele seria substituído por Sílvio Costa Filho exatamente uma semana depois, no dia 13.

O documento proibia a terceirização das atividades de segurança e vigilância nos portos organizados do Brasil, atribuindo a exclusividade destes serviços à Guarda Portuária. Segundo o MPor havia informado na ocasião, a decisão havia sido tomada após uma reivindicação da categoria, em especial a Guarda do Porto de Santos (SP), que era contra a privatização, medida essa apoiada pela gestão anterior do Governo Federal.

Pela decisão do então ministro, as Autoridades Portuárias dos portos brasileiros teriam que garantir, até o dia 31 de dezembro de 2024, que todos os agentes que atuassem na segurança dos portos fossem guardas portuários do próprio quadro funcional das companhias.

Segundo o decreto, caberia à Guarda Portuária atuar nos sistemas de vigilância e monitoramento, como no caso do VTMS (Vessel Traffic Management Information System). Dentre as atribuições especificadas na portaria, estava prevista também a capacitação e formação de todos os agentes.

De acordo com a pasta, a Secretaria Nacional dos Portos, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), teria também que criar um padrão nacional de carteira funcional e um brasão único para a Guarda Portuária.

A portaria atendia uma reivindicação dos guardas portuários, sobretudo os de Santos, o maior contingente no Brasil, que temiam serem dispensados e substituídos por empresas terceirizadas de segurança, que passariam a atuar nos complexos portuários.

No dia 28 de agosto, quando esteve em Santos, França havia prometido aos guardas portuários a assinatura da portaria, dando por fim a ameaça de terceirização dos serviços.

“Trata-se de uma equipe especializada, de grande valor, que presta um serviço único e de alta qualidade no Porto de Santos e nos demais portos organizados do Brasil”, afirmou o então ministro de Portos na ocasião.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 02/10/2023

REGIÃO SUL - RS: DNIT LANÇA EDITAL PARA RECUPERAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA BARRAGEM DE AMARÓPOLIS

Além dessa represa, localizada na hidrovia do Rio Jacuí, estão previstas licitações de três barragens
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



A barragem e eclusa de Amarópolis foi inaugurada em 1974 e fica no rio Jacuí, no município de General Câmara. É constituída, em seu segmento móvel, de 84 alças tipo Aubert
Foto: Divulgação

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), autarquia do Ministério dos Transportes, publicou na última semana o edital para a contratação da empresa responsável pelo projeto de reforma e recuperação na Barragem de Amarópolis, na

hidrovia do Rio Jacuí, no estado do Rio Grande do Sul. A publicação do edital contempla o rol de iniciativas planejadas pela Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DÁQ) do Dnit, em parceria com a Superintendência Regional da autarquia do Rio Grande do Sul.

O objetivo principal é a recuperação e modernização de todas as barragens e suas respectivas eclusas sob responsabilidade do Dnit nos rios Taquari e Jacuí.

Além do edital referente a Amarópolis, também estão previstas licitações para as barragens/eclusas de Fandango e Anel de Dom Marco. A barragem de Bom Retiro teve seu edital publicado no dia 19 de julho deste ano e atualmente encontra-se na fase de análise de propostas.

O edital já está disponível e pode ser retirado de forma presencial, e também ser consultado pela internet. De acordo com o DNIT, a abertura das propostas será a partir do dia 27 de novembro, às 14h.

Sobre a barragem

A barragem e eclusa de Amarópolis foi inaugurada em 1974 e está localizada no rio Jacuí, no município de General Câmara. A barragem é constituída, em seu segmento móvel, de 84 alças tipo Aubert, dispostas 42 em cada vão.

A eclusa, construída junto à margem esquerda, tem 120m de comprimento por 17m de largura. O sistema também é dotado em sua margem direita de uma escada que serve para migração dos peixes na época da piracema.

Atualmente, a eclusa da barragem de Amarópolis possui o maior movimento no âmbito do Dnit/RS, com volume de tráfego superior a 1800 embarcações anuais, a grande maioria de areeiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2023

COMÉRCIO EXTERIOR - CHILE ABRE MERCADO PARA MAMÃO BRASILEIRO

Brasil foi o quarto maior exportador de frutas para o país sul-americano em 2022

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Brasil e Chile concluíram os procedimentos referentes à abertura do mercado chileno ao mamão fresco (“carica papaya”) para consumo. O Ministério da Agricultura e Pecuária e o Ministério das Relações Exteriores informam em nota conjunta que houve uma revisão de certificados e auditorias “in loco” que subsidiaram a análise e o estabelecimento de requisitos fitossanitários.

O Brasil ocupa a segunda posição entre os principais exportadores mundiais de mamão “papaya”. No ano passado, as exportações brasileiras alcançaram US\$ 49,71 milhões, representando 15,3% do comércio mundial do produto.

Estima-se que o consumo chileno de mamão “papaya” aumentará nos próximos anos, juntamente com o aumento da demanda do país por outras frutas tropicais. O Chile importou, em 2022, cerca de US\$ 326 milhões em frutas e o Brasil foi o seu quarto maior fornecedor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2023

REGIÃO SUDESTE - SETOR SUCROALCOOLEIRO SE DESTACA NAS EXPORTAÇÕES DO AGRO PAULISTA EM AGOSTO

Dados do Governo do Estado apontam alta de 25,9% em valores e de 6,6% em volumes de vendas externas

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O avanço do setor sucroalcooleiro no mês de agosto decorre da alta das exportações do açúcar, além da valorização de 21,9% no preço médio da commodity no período Crédito: Divulgação/Governo de São Paulo

O setor sucroalcooleiro teve a maior participação dentro das exportações do agronegócio paulista, de 34,1%, uma alta de 25,9% em valores e de 6,6% em volumes de vendas externas. Os dados, referentes aos oito primeiros meses do ano, são do Instituto de Economia Agrícola (IEA-APTA), da Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo.

Segundo informações divulgadas pelo Governo do Estado, esse avanço decorre da alta das exportações do açúcar (30,1% em valores e 6,3% em volume), além da valorização de 21,9% no preço médio da commodity no período. Já para o álcool (etanol), os embarques apresentaram elevações de 11,2% em volume e de 2,5% em valores.

O complexo sucroalcooleiro totalizou US\$ 6,09 bilhões em exportações, sendo que o açúcar representou 87,5%, e o etanol, 12,5%.

Além do complexo sucroalcooleiro, tiveram destaque no avanço dos valores exportados os sucos (alta de 16,4%) e florestais (1,0%). Já os destaques de queda ficaram com carnes (-25,8%), café (-10,0%) e soja (-3,6%).

Já em valores, o grupo da soja vem em seguida, com US\$ 3 bilhões (a soja em grão respondendo por 84,5% de participação); seguido pelo setor de carnes (US\$ 2,01 bilhões, em que a bovina respondeu por 80,9%); produtos florestais (US\$ 1,78 bilhão, com 50,5% de celulose e 41,5% de papel) e o grupo de sucos (US\$ 1,33 bilhão, dos quais 97,4% referentes ao de laranja).

Os cinco grupos representaram 79,6% das vendas externas no Estado. Já o grupo de café, tradicional nas exportações, ficou na sexta posição, com vendas de US\$ 631,47 milhões (68,1% referentes ao verde e 24,5% de solúvel).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2023

REGIÃO SUDESTE - NOVO REBOCADOR INICIA OPERAÇÕES PARA MANOBRAR NAVIOS DE 366 M NO PORTO DE SANTOS

Embarcação WS Castor, da Wilson Sons, já iniciou trabalhos no cais santista na última semana
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O WS Castor, que contém tecnologia mais sustentável e grande potência, é o quarto rebocador de uma série de seis em construção pela Wilson Sons em seus estaleiros
Foto: Divulgação/Wilson Sons

A Wilson Sons, operadora logística e portuária, iniciou na última semana a operação de seu mais novo rebocador, que contém tecnologia mais sustentável e grande potência, o WS Castor. A embarcação é a quarta de uma série de seis em construção pela companhia em seus estaleiros, em Guarujá (SP). Segundo a empresa, o WS Castor atuará no Porto de Santos, e estará apto para prestar apoio na atracação e desatracação da nova geração de navios de contêineres de 366 metros, que são previstos para operarem no cais santista.

“Atualmente, os outros três novos rebocadores estão atuando em portos de grande movimentação e atendem a demanda de apoio a navios de maior porte. Desde que entraram em operação, são mais de 1.500 manobras, com atuação destacada nos portos onde estão operando”, disse Rodrigo Bastos, diretor de Operações da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

Três embarcações já foram entregues (WS Centaurus, WS Orion e WS Rosalvo) e outras duas serão batizadas até 2024.

Os quatro novos rebocadores já entregues são os primeiros no Brasil com o padrão IMO TIER III, da Organização Marítima Internacional, que atesta a redução de até 70% dos óxidos de nitrogênio. Este padrão é exigido somente em áreas de controle de emissões, como em regiões da América do Norte e da Europa. Além disso, o projeto de casco, da Damen Shipyards (RSD 2513), permite diminuir as emissões de gases de efeito estufa, com uma redução estimada de até 14% no consumo de combustíveis fósseis, quando comparados com rebocadores de mesma tração estática.

Suas duplas quilhas (twin fins) melhoram a navegabilidade e aumentam a capacidade de arrasto nas manobras, garantindo menor consumo de combustível e, assim, menos emissões. Com mais de 90 toneladas de bollard pull (tração exercida no cabo de manobra), os novos rebocadores são os mais potentes em operação no Brasil. Possuem 25 metros de comprimento e 13 metros de boca (largura), e certificação de combate a incêndio (Fi-Fi 1), com vazão de 2.400 m³ de água por hora. Além disso, operam avante e a ré com a mesma eficiência, podendo ser usados tanto em manobras portuárias quanto em rebocagem oceânica.

O WS Centaurus e o WS Orion cobrem o complexo portuário de São Luís (MA), em apoio às operações de atracação e desatracação nos terminais de Ponta da Madeira, Itaqui e Alumar, atendendo navios de grande porte usados para exportação, que transportam até 400 mil toneladas de carga.

O WS Rosalvo, por sua vez, atua no Porto do Açu (RJ), no apoio ao setor de mineração e à indústria de energia offshore.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 02/10/2023

REGIÃO SUDESTE - GREVE EM SÃO PAULO: JUSTIÇA DETERMINA 100% DO EFETIVO DA CPTM NOS HORÁRIOS DE PICO

Trabalhadores prometem paralisar os serviços nesta terça-feira contra privatizações
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



A Justiça definiu como horários de pico para os trens da CPTM e do metrô os períodos compreendidos entre 4h e 10h no período da manhã, e entre 16h e 21h ao final do dia. Crédito: Rovena Rosa/Agência Brasil

Uma liminar da Justiça do Trabalho decidiu que os trabalhadores da Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM), em caso de greve, marcada para o dia 3 de outubro, deverão operar com 100% do efetivo nos chamados horários de pico, e com 80% nos demais períodos.

Os funcionários da empresa e do metrô paulista aderiram à paralisação, junto com trabalhadores da Companhia de Saneamento Básico de São Paulo (Sabesp), marcada para esta terça-feira, dia 3.

A decisão judicial foi da juíza Raquel Gabbai de Oliveira, que atua na Seção de Dissídios Coletivos do Tribunal do Trabalho da 2ª Região (TRT-2). No documento, a Justiça definiu como horários de pico os períodos compreendidos entre 4h e 10h no período da manhã, e entre 16h e 21h ao final do dia.

Ainda segundo o documento, a juíza determinou a proibição da liberação de catracas. Essa estratégia é proposta pela categoria como uma forma de manifestação garantindo a continuidade do serviço. “A CPTM alegou que a medida poderia provocar tumulto e eventuais riscos de acidente”, diz o texto do TRT.

O texto acrescenta que, em caso de descumprimento da determinação, cada um dos sindicatos que representam os trabalhadores e funcionários do metrô sofrerão multa diária de R\$ 500 mil.

O TRT determinou, ainda, a presença de um oficial de Justiça no Centro de Controle Operacional da CPTM, na exata data em que a greve está programada para ocorrer.

Paralisação

A greve marcada para esta terça-feira envolve os funcionários do metrô de São Paulo, bem como representantes dos trabalhadores da Sabesp. As respectivas empresas estão no plano de privatização dos seus serviços anunciado pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). Os representantes são contrários a esse plano de concessão e reivindicam melhores condições de trabalho.

As linhas que deverão aderir à greve são a 1-Azul, a 2-Verde, a 3-Vermelha e a 15-Prata, que estão incluídas no projeto de concessão à iniciativa privada.

O cronograma do Governo do Estado prevê que todas as linhas hoje operadas pelas companhias do estado sejam repassadas à iniciativa privada até 2026.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/10/2023

OPINIÃO – ARTIGOS – SEGUNDOU!!! ESSE PODE SER SEU LEMA



HUDSON CARVALHO

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



“Escolha um trabalho de que gostes e não terás que trabalhar nem um dia na tua vida.”

Confúcio

Quando criamos a Elabore Online em outubro de 2017, eu tinha 33 anos de carreira. Doze deles trabalhando em Engenharia, 21 em Recursos Humanos. Banco, automobilística, serviço público, inspeções, testes & certificações, terminal portuário e mobilidade urbana. Parte do tempo no Brasil, parte fora dele. Em paralelo, outra carreira de 23 anos no Ensino Superior.

Opa! Isso é um artigo ou um currículo?! Paciência. Você já vai entender onde quero chegar.

Voltando ao plano de negócios em que baseamos a montagem da empresa, havia uma preocupação que nos acompanhava todo o tempo: o lema. Criar uma sentença simples que mostrasse, para nós mesmos e para o mercado, o que realmente queríamos vender e porque éramos diferentes e supostamente melhores do que os nossos (ótimos) concorrentes. Foi daí que surgiu a frase: Resultados através das pessoas.

O foco era mostrar ser possível criar soluções em Recursos Humanos, nas quais as pessoas – trabalhando em equipe, adequadamente motivadas, somando suas qualidades e defeitos – fossem



as protagonistas das soluções ao invés das teorias, ferramentas ou técnicas. Mais do que isso, que essas pessoas pudessem, além de fazer a diferença em suas organizações, equilibrar o tempo que investiram nas suas carreiras com o tempo usado para si mesmas, estudando, lendo, cuidando do corpo e da mente e, por fim, mas não menos importante, com o tempo que utilizariam para ter uma vida socialmente saudável, convivendo com suas famílias e amigos.

Nos pareceu tão simples quanto brilhante. E nunca, nunca em nossas vidas profissionais, havíamos nos sentido tão felizes e completos fazendo um trabalho. A “Síndrome do Fantástico”, aquela em que a música do programa anuncia o “fim do final” de semana, não nos assustava. A temida segunda-feira não era mais um desafio intransponível de sofrimento a ser superado. Ao contrário, era esperada ansiosamente.

Esse é o meu ponto de hoje. É preciso ter prazer em trabalhar, tanto quanto nas demais coisas da vida. É por isso que abomino o famoso “Sextou”. Tenho dificuldade em acreditar que seja necessário chegar a um dia da semana, que precede outros dois de descanso, para comemorar e ser feliz.

Se você se sente assim, algo está errado em sua carreira.

Como maiores responsáveis por nossas vidas profissionais, não podemos nos acomodar na zona de conforto equivocadamente trazida por frases prontas como “isso sempre foi assim”. Ao mesmo tempo, essa deve ser uma preocupação das empresas, pois é esse ciclo de frustração, várias vezes repetido, que leva à ansiedade e à depressão, tão comuns e preocupantes hoje em dia.

No momento em que formos atingidos por um desses fenômenos de esgotamento, nossa produtividade no trabalho não cairá gradativamente, devagarinho. Será do dia para a noite e todos teremos perdido. Nós, as pessoas que nos cercam e as empresas para as quais trabalhamos. Saúde, investimento em contratação e qualificação do pessoal, relações sociais, todas interrompidas e atiradas fora. É o perde-perde.

É preciso reagir. O primeiro passo é o autoconhecimento, a capacidade de identificar e analisar nossos gostos, sentimentos e comportamentos. É perguntar-se: quem sou eu afinal? Alguns dirão: “OK, mas as pessoas mudam”. Sim, que bom. Por isso o autoconhecimento deve ser uma atitude de permanente avaliação.

Tendo consciência de nós próprios, é preciso conhecer nossos limites. “Sendo quem sou, até onde posso chegar?”. Atenção: limites expandem-se, na medida em que trabalhamos para que isso aconteça. O estabelecimento deles tem ligação íntima com a fase da vida em que nos encontramos. Sempre é possível mudar, mas a partir de determinado ponto da vida, é imprudente iniciar uma carreira nova ou um estilo de vida radicalmente diferente. Estamos falando de evolução, não de revolução.

Vencidas essas etapas, chega a hora de um bom plano de voo e coragem para segui-lo. Ninguém, repito, ninguém poderá ajudar-nos a montar esse plano, como as pessoas que verdadeiramente se importam conosco, em especial aquelas que não ganharão nada com nossa mudança.

Outra reflexão importante a nos guiar nesse momento é: menos follow the money e mais follow the heart. Como dizem, “dinheiro não é tudo”. Eu sei, os boletos chegam e devem ser honrados, mas acumular patrimônio não pode ser a única fonte de satisfação pessoal. Correndo o risco de parecer mórbido, digo que vamos encontrar menos pacientes terminais tristes por não terem a oportunidade de ganhar mais dinheiro. É provável que lamentem a perda que foi gastar mais tempo de olho na conta bancária do que vendo os filhos crescerem.

É isso. Boa reflexão, afinal, hoje é segunda-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/10/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

‘NÃO BASTA SER BOM, TEM QUE TER SORTE’, DIZ PRESIDENTE DA CARGILL

Informações: Brasilagro (02 de outubro de 2023)



Paulo Sousa está há 33 anos na Cargill e é presidente desde 2019; antes disso, escreveu na Folha – Foto: LinkedIn, Paulo Sousa

Com a pele vermelha por causa do sol, Paulo Sousa, 55, ouviu, sem se perturbar, que a entrevista para a emissora de TV teria de ser refeita. Algumas pessoas passaram por trás da câmara e “sujaram” a imagem.

“Tudo bem”, respondeu, dando de ombros.

Era um momento especial. Ele estava a bordo do Pyxis Ocean, graneleiro que chegou ao Brasil na semana passada com suas duas velas de fibra de vidro, de 37,5 metros cada. Tripulantes e assessores mostravam a tecnologia à imprensa e autoridades. Sousa crê não haver hora melhor para ser presidente da divisão nacional da Cargill, a gigante multinacional de alimentos, com 650 navios fretados.

“A gente trabalha para isso. Não basta ser bom. Tem que ter sorte”, disse ele à Folha.

Não é apenas sorte, claro. Em uma trajetória de 33 anos na empresa, ele foi contratado como trainee em 1990 e desde 2016 o líder da divisão de commodities agrícolas da América do Sul. Passou a acumular este cargo com a presidência a partir de 2019.

Fosse apenas pelo dinheiro, o executivo se preocuparia com outros assuntos que não a primeira viagem do Pyxis Ocean. Ele mesmo admite que o retorno financeiro não será imediato e não se sabe até se acontecerá. Trata-se de uma experiência. O presidente diz quanto a companhia investiu nas velas, desenvolvidas por duas empresas de tecnologia e em sociedade com a União Europeia.

O faturamento total da Cargill no último ano foi de US\$ 176,7 bilhões (R\$ 878,4 bilhões pela cotação atual). A operação no país ultrapassou os R\$ 100 bilhões em 2022. São cerca de 11 mil funcionários no total.

A companhia é uma das maiores marcas no comércio global de soja e é relevante em outros grãos, como cevada, milho e trigo. Do seu escritório, no oitavo andar de prédio a poucos metros do Shopping Morumbi, zona sul da capital, ele comanda 23 fábricas que processam óleos, extrato de tomate, maioneses, molhos e azeites.

Há marcas populares que o consumidor final nem imagina que são da Cargill, como os molhos tomate Elefante e Pomarola e o óleo Liza.

Ela opera no açúcar e etanol e possui terminais nos portos de Miritituba, Paranaguá, Porto Velho, Santarém e Santos.

A experiência do Pyxis Ocean, para Sousa, por enquanto, não é uma questão de lucro. É perspectiva para o futuro. Existe a sensação de estar à frente de algo inovador, de liderar um movimento mundial que busca saídas para descarbonizar a indústria naval.



“Estamos tentando descobrir ainda o percentual de redução [de combustível após a primeira viagem do navio]. Está todo mundo atrás disso. Temos que fazer esse esforço para melhorar. Todos estão na busca pelo combustível renovável. É um momento muito importante”, diz.

Pelas longas distâncias, velocidade das embarcações e tempo necessário para as viagens, as emissões de carbono da indústria naval são as que mais preocupam na meta de zerar as emissões até 2050, estipuladas pelo Acordo de Paris. O combustível usado, chamado de heavy fuel, é, como o próprio nome sugere, considerado pesado e extremamente poluente.

Conseguir um espaço em sua agenda pode ser difícil, mas não para falar sobre o funcionamento das duas velas instaladas no graneleiro. Ele passa longo tempo a conversar com o capitão Suraj Vaidaya para entender em que circunstâncias as velas foram usadas, como eram os controles no navio e a maximização de potência.

Pouco importa que seja uma solução temporária. A tecnologia chamada de WindWings não vai resolver o problema da indústria a longo prazo, insiste ele, para acabar com as emissões de carbono. Mas vai fazer empresas como a Cargill ganharem tempo na procura pelo combustível renovável, o objetivo maior.

“Quando isso acontecer, será a solução. É o que todos querem e estamos participando disso.”

É como se ele gostasse de ser desafiado com informações novas ou questões que não havia pensado antes. Como a se a procura por ventos que ajudem a poupar diesel pode fazer mudar as rotas marítimas no transporte de cargas.

“Se você olhar para o passado, para as rotas marítimas usadas [na chamada era das grandes navegações, entre os séculos XV e XVII) antes, não mudaram tanto assim. São basicamente as mesmas”, constata.

A curiosidade é natural para quem já fez muitas coisas diferentes, não só dentro da Cargill. Na multinacional, foi o trader de soja em Genebra, na Suíça. Segundo sua assessoria, “participou ativamente das transformações de mercado que levaram a China de exportadora a importadora de soja, respondendo por aproximadamente dois terços do comércio global deste grão.”

Foi a cabeça do estabelecimento da Cargill em regiões do Centro-Oeste. Ocupou o cargo de gerente nacional de logística e depois, ficou encarregado da área de grãos e gerenciamento de riscos. Em 2010, passou a chefiar as operações brasileiras de commodities e processamento de soja.

Não era esse o plano inicial do executivo quase sócia de Alan Shearer, histórico atacante inglês e maior artilheiro da história da Premier League. Sua formação é de zootecnia. Depois fez MBA em administração pela FGV (Fundação Getúlio Vargas),

Antes disso, trabalhou na Folha no final da década de 1980.

“Escrevi textos no caderno de agro e no de veículos. Posso te chamar de colega, então. Mas depois fui fazer administração e entrei na Cargill”, diz, por perceber que tinha mais talento para fazer do que para escrever (Folha, 30/9/23).

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

Data: 02/10/2023

COMISSÃO DEBATERÁ PROJETO QUE REGULAMENTA SERVIÇO DE PRATICAGEM

Informações: Agência Câmara de Notícias (02 de outubro de 2023)

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados promove debate na próxima quarta-feira (4) sobre o Projeto de Lei 2149/15, que regulamenta o serviço de praticagem no Brasil. A audiência pública está marcada para as 9 horas, no plenário 11.



O debate foi solicitado pelo deputado Cezinha de Madureira (PSD-SP). “Esse projeto visa estabelecer as diretrizes para uma atividade fundamental na segurança e eficiência da navegação marítima em nosso País”, diz o deputado.

O que é praticagem

Madureira explica que a atividade consiste na assistência de profissionais qualificados e experientes na condução de embarcações em águas restritas ou desconhecidas, incluindo portos, canais estreitos e áreas costeiras.

Ele lembra que o assunto é discutido há muito tempo na Câmara. “É importante destacar que, apesar da relevância do tema, ele tem sido objeto de discussão aqui na Câmara dos Deputados por um longo período, sem que haja uma efetiva apreciação da matéria”, diz.

“Diante disso, acredito que a realização de uma audiência pública proporcionará a troca de informações e a busca de soluções pelos diversos segmentos envolvidos na prestação dos serviços de praticagem”, conclui Madureira.

Confira a pauta e a lista de convidados do debate

<https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/70121>

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

Data: 02/10/2023

PORTO DO ITAQUI SE PREPARA PARA SER O PRIMEIRO DO PAÍS A TER UM PROGRAMA DE DESCARBONIZAÇÃO

Informações: Porto do Itaqui (02 de outubro de 2023)

O Porto do Itaqui se prepara para lançar o seu plano de descarbonização, pioneiro no Brasil entre os portos. O principal objetivo é reduzir as emissões de gases de efeito estufa em todo o complexo portuário. Sua elaboração é resultado de uma parceria inédita no Brasil, com o Porto de Valência, que fica na Espanha. O plano tem previsão para ser entregue em outubro de 2024.

As ações para a elaboração do Plano de Descarbonização do Porto do Itaqui já começaram com a presença de representantes do Porto de Valência que, nesta terça-feira (26), estiveram reunidos com representantes das empresas operadores que atuam no Itaqui.

Como parte do cronograma do contrato, o trabalho conjunto começará com um mapeamento inicial das emissões de gases de efeito estufa, abrangendo caminhões e veículos que circulam na poligonal do porto, navios e todos os equipamentos portuários. A partir desse estudo, será elaborado todo o plano de descarbonização, que vai orientar ações e investimentos com um direcionamento mais preciso, objetivo e estratégico.

A equipe da València Port também esteve visitando todas as empresas que operam no porto do Itaqui. A gerente de meio ambiente, Luane Lemos, acrescentou que o engajamento de todo o Complexo é essencial para o sucesso de cada etapa. “É muito importante que todas as empresas dentro do complexo entendam a importância do plano e participem dessa jornada junto conosco”, disse.

“A descarbonização é um projeto muito ambicioso, pois converterá o Porto do Itaqui no primeiro porto brasileiro com esses indicadores definidos e um plano para tratá-los”, reforçou Josep Sanz, coordenador técnico do Porto de Valência.

“O projeto começou no mês de agosto e já estamos trabalhando diretamente com a EMAP e as empresas do porto no levantamento das informações que precisamos para calcular a pegada de carbono. Esse cálculo tem previsão de apresentação aqui, no porto, em fevereiro e o projeto se estenderá até outubro do próximo ano, com o plano de descarbonização completo”, finalizou Aurélio Lazaro- Chefe de projeto do Porto de Valência.



“A equipe está fazendo levantamentos dos possíveis impactos ambientais e estratégicos que poderão mitigar esse problema. A partir desses estudos, nós vamos preparar o futuro, ou seja, vamos ter um projeto consciente de descarbonização do Porto do Itaqui, o primeiro porto brasileiro que vai ter esse estudo e que vai começar a implementar a descarbonização”, relatou Marcelo Coelho, diretor de planejamento da EMAP.

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

Data: 02/10/2023

GOVERNO DE SP ANUNCIA MEDIDAS PARA SISTEMAS DE TRAVESSIAS LITORÂNEAS DO ESTADO

Informações: Governo do Estado de São Paulo (02 de outubro de 2023)

Com o objetivo de modernizar e garantir maior fluidez para as operações das travessias litorâneas, o Governo de SP investirá mais de R\$ 243 milhões, até 2024, em medidas para o sistema de balsas do Estado. Entre as principais ações previstas, estão aumento da capacidade no transporte, melhoria de regras, aquisição de novos equipamentos, obras em terminais e estaleiros, além de mais apoio técnico e operacional para garantir agilidade no embarque e desembarque dos usuários.

A secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), Natália Resende, anunciou o pacote de ações durante visita à Travessia São Sebastião-Ilhabela no último sábado (. Nos últimos dias, filas extensas foram observadas devido a problemas técnicos na frota, além de restrições climáticas, que impediram o deslocamento das embarcações em momentos críticos. Com investimento de R\$ 31,7 milhões apenas na Travessia São Sebastião-Ilhabela, a frota será modernizada, até 2024. Outros R\$ 48,8 milhões serão investidos nesta Travessia em obras de dragagem, drenagem e reforma dos flutuantes e bolsões.

Para evitar o sobrepeso nas embarcações, que acaba acarretando danos à frota, será realizada a implementação de uma balança, por meio do Departamento de Estradas de Rodagem (DER). O equipamento funcionará de forma permanente, a partir da próxima quarta-feira, às 0h, para fiscalizar o limite de 45 toneladas, por caminhão. O departamento, em conjunto com o órgão municipal, ainda iniciará o diálogo para estruturação de um plano que irá melhorar o acesso viário e auxiliar na organização das filas no município de São Sebastião, permitindo mais fluidez e controle, mesmo fora da área de embarque.

O Estado também trabalha em regras para a travessia de caminhões entre os dois municípios. A ideia é que o deslocamento de um ponto a outro aconteça fora do horário comercial. Importante destacar que o transporte de cargas essenciais, como alimentação e combustível, não terá restrições.

“Queremos melhorar o sistema de travessias, cuja precariedade já vem de muito tempo. Desde o início do ano, estamos empenhados em ações de curto, médio e longo prazo para solucionar o mais rápido possível a situação, que se agravou nos últimos dias pela conjugação de fatores mecânicos e de restrições climáticas. Já retornamos quatro ferry boats à operação e nos próximos dez dias teremos mais medidas implementadas”, afirmou a secretária.

Ainda como ação de curto prazo, para todas as travessias litorâneas do Estado, serão adquiridos, com investimento de R\$ 30,1 milhões, 16 novos reversores – equipamento que faz as embarcações andarem para frente e para trás – e 50 novos motores. O objetivo é garantir equipamentos em estoque, a fim de dar celeridade à manutenção (em média, três horas para ser concluída). Será implementado, ainda, um novo contrato de manutenção que dará mais previsibilidade à operação, pois permitirá manutenções intermediárias e, não somente, após o término dos contratos.

Médio prazo

Estaleiros e atracadouros, com obras já contratadas, serão reformados e modernizados. O pacote prevê, ainda, novos serviços, como sistema de apoio técnico e operacional, reforma de 14 embarcações e equipamentos diversos, e obras em terminais e estaleiros, que incluem a construção de flutuantes e dragagens.



Longo prazo

A principal meta do Governo é a estruturação da Parceria Público-Privada (PPP) para a concessão dos serviços de travessias do Estado. O estudo deve ser contratado pela Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI), ainda neste semestre, e a previsão é que o leilão ocorra em 2025.

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

Data: 02/10/2023

CODEBA CRESCE 0,32% EM AGOSTO E MANTÉM SEQUÊNCIA DE AUMENTO NAS MOVIMENTAÇÕES

Informações: CODEBA (02 de outubro de 2023)

Nos Portos da CODEBA, ao longo do mês de agosto de 2023, foram movimentadas 1.080.231 toneladas, o que representou um aumento de 0,32%, em relação ao mesmo período de 2022, quando foram movimentadas 1.076.802 toneladas, nos Portos Públicos.

Este crescimento representa uma tendência observada no segundo semestre, com movimentações acima do realizado no ano anterior.

Se os próximos meses confirmarem essa tendência, é provável que a Companhia finalize o ano com resultados positivos em sua movimentação de cargas.

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

Data: 02/10/2023

RECEITA FEDERAL EDITA NOVAS REGRAS PARA TRIBUTAÇÃO DE MULTINACIONAIS COM PRESENÇA NO PAÍS

Informações: Ministério da Fazenda (02 de outubro de 2023)

Alinhada a diretrizes da OCDE, legislação entra em vigor em 2024. Para empresas que desejarem adesão neste ano, prazo de opção foi prorrogado até dezembro

Foi publicada nesta sexta-feira, 29/9, a Instrução Normativa RFB nº 2.161, de 2023, que estabelece as novas regras para preços de transferência. A nova legislação está alinhada às diretrizes da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e visa estabelecer a alocação dos lucros realizados em operações entre empresas multinacionais do mesmo grupo para fins de tributação da renda (IRPJ/CSLL). É aplicada tanto para empresas brasileiras com presença no exterior, quanto para companhias de outros países que operem do Brasil.

A IN RFB nº 2.161/23 trata dos aspectos gerais da nova lei, os quais constituem a parte fundamental do novo sistema e que têm aplicação para todas as transações que estão sob seu alcance. Ela endereça questões práticas da aplicação do novo regime e traz medidas de simplificação para algumas transações bem como para o cumprimento de obrigações acessórias.

Segundo a subsecretária de Tributação e Contencioso da Receita Federal, auditora-fiscal Cláudia Pimentel, a Instrução Normativa foi formulada com ampla participação da sociedade. “Buscamos um diálogo construtivo, realizamos consulta pública para coletar comentários e sugestões das partes interessadas”, afirma ela. “Recebemos mais de 40 sugestões de setores como commodities, farmacêutico, químico, automobilístico, financeiro e de produtos eletrônicos além de associações, academia e empresas de consultoria. As sugestões recebidas foram analisadas e auxiliaram na elaboração do texto final da norma”.

Antecipação

A legislação regulamenta, ainda, a forma e o prazo que devem ser observados pelo contribuinte que deseja antecipar a aplicação do novo sistema para 2023. Esses contribuintes deverão preencher formulário específico e manifestar a sua opção de setembro a dezembro em caráter definitivo.



A Receita Federal esclarece que determinados dispositivos incluídos na Instrução Normativa serão objeto de regulamentação mais detalhada em momento subsequente como, por exemplo, os dispositivos que versam a respeito das transações com commodities. As sugestões recebidas na consulta pública relacionadas a estas transações servirão para auxiliar a elaboração desta regulamentação complementar.

Histórico

Em dezembro de 2022, foi editada a Medida Provisória nº 1.152 modificando significativamente as regras de preços de transferência brasileiras. Em junho de 2023, a Medida Provisória foi convertida na Lei nº 14.596/23. Esse novo regime deve ser aplicado obrigatoriamente a partir de 2024 ou opcionalmente para 2023 para os contribuintes que desejarem antecipar os efeitos da nova lei.

O sistema brasileiro de preços de transferência anterior, editado na década de 90, por meio da Lei nº 9.430/1996, é reconhecidamente distante da prática internacional e contém diversas particularidades que o afastam do padrão internacional e que comprometem os objetivos principais almejados com as regras de preços de transferência, isto é, promover a alocação justa da renda de forma a se evitar situações de dupla não-tributação e dupla-tributação. A nova lei é fruto do projeto conjunto desenvolvido entre a Receita Federal e a OCDE.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 02/10/2023*

BRADO E RUMO FAZEM A PRIMEIRA VIAGEM DE CONTÊINERES DA FERROVIA NORTE-SUL

Informações: Revista Cultivar (02 de outubro de 2023)

Com 58 vagões da Brado puxados por locomotivas da Rumo, o primeiro trem da Ferrovia Norte-Sul com destino a Anápolis (GO) chegou esta semana no município goiano. Realizada em comissionamento (teste), a viagem de 1.511 km iniciada em Cubatão (SP), na Malha Paulista, durou três dias. O trajeto marca a retomada de um projeto que foi iniciado há 40 anos e em 2023 teve a sua estrutura 100% concluída.

No primeiro trem, 58 vagões levaram 112 contêineres de 40 pés, 32 deles carregados com insumos para a indústria e defensivos agrícolas vindos da China, Estados Unidos e Europa. Os demais 80 seguiram vazios para serem encaminhados aos clientes de exportação – no fluxo Anápolis-Santos – e para formar um buffer (depósito) no Porto Seco de Anápolis. O buffer é importante para assegurar ativos para as próximas operações.

“Trata-se de um momento histórico para a infraestrutura brasileira, uma rota há muito aguardada e que vai alavancar o crescimento da região. É um orgulho participar deste momento ímpar, oferecendo uma solução multimodal de contêineres que possibilita transportar os mais diversos tipos de carga por ferrovia”, afirma Marcelo Saraiva, CEO da Brado.

De acordo com Guilherme Penin, vice-presidente de Expansão e Regulação da Rumo, o fluxo de contêineres por ferrovia traz novas perspectivas econômicas para as regiões que passam a ser atendidas por esse serviço.

“A ferrovia é um indutor de desenvolvimento. A chegada dos trilhos aos principais polos da agricultura e indústria de Goiás e Tocantins promove geração de empregos e potencializa as atividades econômicas dos municípios”, destaca.

O diretor de operações do Grupo Porto Seco Centro-Oeste, Everaldo Fiatkoski, destaca o potencial do Porto Seco de Anápolis como único terminal de contêineres no estado. “O novo Terminal de Contêineres do Porto Seco é resultado da expertise adquirida nos últimos 20 anos, ampliando a capacidade logística, reduzindo os custos operacionais e, como consequência, atraindo novos interessados na multimodalidade entre rodovias e ferrovias”, afirma Fiatkoski.



A primeira viagem de retorno levará pluma de algodão da safra que se inicia na Bahia ao Porto de Santos para exportação. A operação multimodal da Brado combina a movimentação de cargas pela ferrovia nas distâncias longas e pelas rodovias nos trechos curtos. Diferente dos vagões “tradicionais”, os contêineres permitem diversificar o atendimento acomodando cargas diversas, desde produtos agropecuários até industrializados.

Novo Mercado

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

Na rota oposta, serão captados os mercados de importação de insumos que abastecem as indústrias e o agronegócio do estado goiano, além dos bens de consumo que passam a ser distribuídos para as populações de Goiás, Distrito Federal, sul do Tocantins e Minas Gerais.

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

Uma das grandes vantagens da solução multimodal é a sustentabilidade. Para essa nova rota de Goiás, a Brado projeta uma emissão evitada de 160 mil toneladas de CO2 nos próximos 5 anos. Isso equivale à emissão de mais de 34,5 mil veículos. Seriam necessárias 1,1 milhão de árvores para absorver integralmente esse volume.

Outro valor da operação é a segurança nas estradas, ao reduzir as distâncias percorridas pelos caminhões. Para os caminhoneiros, há ganho de qualidade de vida, já que percorrem trechos mais curtos, o que também reduz o número de acidentes nas estradas. As cargas ganham segurança na solução com o trecho ferroviário, com redução de perdas no transporte, e de furtos e roubos. O transporte multimodal também agrega valores de regularidade, eficiência operacional e competitividade, especialmente em casos de longas distâncias.

Grande Projeto

Desde que assumiu a concessão da Malha Central, a Rumo já investiu R \$ 4 bilhões em obras de infraestrutura, terminais e material rodante nos ramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul. E gerou 5 mil empregos para a execução das obras e para a operação nos terminais.

A Ferrovia Norte-Sul tem uma extensão total de 1.527 km entre Estrela D'Oeste (SP) e Porto Nacional (TO). Passa por 4 das 5 regiões do Brasil (Centro-Oeste, Norte, Sudeste e Nordeste – este último, em trecho sob concessão da VLI). Em 4 anos, a concessionária inaugurou 3 terminais; construiu 4 pontes entre Goiás, São Paulo e Minas Gerais; além de um pátio de ligação entre as Malhas Central e Paulista na cidade de Estrela D'Oeste, formando um corredor até o Porto de Santos (SP), o principal hub portuário da América do Sul e que concentra a exportação de commodities agrícolas para o mundo.

Em julho deste ano, a Cultivar divulgou o anúncio do início das operações na ferrovia. Confira:

Brado iniciará operação de trens de contêineres na Ferrovia Norte-Sul

<https://revistacultivar.com.br/noticias/brado-iniciara-operacao-de-trens-de-containers-na-ferrovia-norte-sul>

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

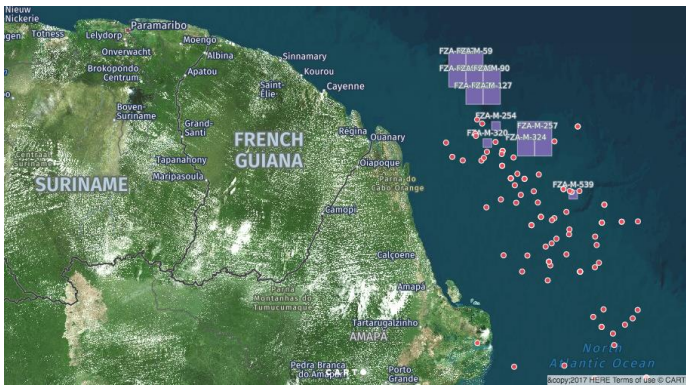
Data: 02/10/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

IBAMA LIBERA PERFURAÇÃO NO OFFSHORE DA BACIA POTIGUAR

Órgão ambiental deu autorização nesta segunda-feira (2/10) para Petrobras perfurar dois poços (Pitú Oeste e Anhangá) nos blocos BM-POT-17 e POT-M-762, na Margem Equatorial. Por epbr 2 de outubro de 2023 Em Meio ambiente, Petróleo e gás



Mapa de poços de óleo e gás na Foz do Amazonas, na Margem Equatorial

O Ibama autorizou nesta segunda-feira (2/10) a Petrobras a perfurar dois poços (Pitú Oeste e Anhangá) nos blocos BM-POT-17 e POT-M-762, na Bacia Potiguar. Foi a 21ª licença concedida desde 2004 para perfuração na região da chamada Margem Equatorial.

O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, assinou a renovação de Licença de Operação

(LO) que autoriza a perfuração. A LO 1658/2023, que tem validade de dois anos, é uma renovação da LO 1123, que havia sido concedida em 2013. A retificação foi necessária porque houve a exclusão de um bloco (BM-POT-16) e a inclusão de outro (POT-M-762). A nova licença substitui a anterior.

De acordo com o órgão, a previsão é que as atividades de perfuração marítima na costa do Rio Grande do Norte tenham início em novembro deste ano, após a conclusão da limpeza da bioincrustação do casco da sonda NS-42. O objetivo, segundo o instituto, é prevenir a disseminação de coral-sol, espécie exótica.

A autorização para perfuração dos blocos foi concedida após a conclusão e aprovação de Avaliação Pré-Operacional (APO), procedimento adicional à análise do Ibama, que busca comprovar a efetividade do Plano de Emergência Individual proposto pela empresa. Essa avaliação é exigida para regiões de alta sensibilidade ambiental, como é o caso da bacia Potiguar, e para projetos de grande complexidade.

Pedido de ajustes

“Os técnicos do Ibama constataram que os Planos de Emergência Individual e de Proteção à Fauna foram executados de acordo com o que foi apresentado pela Petrobras no processo de licenciamento. As instalações e os equipamentos da Sala de Comando, na sede da empresa, no Rio de Janeiro, e dos postos de atendimento, em campo, foram avaliados positivamente, assim como a execução da estratégia de proteção em Unidades de Conservação costeiras e áreas sensíveis”, informou o órgão.

A equipe técnica do Ibama avaliou, porém, a necessidade de ajustes e melhorias no plano de emergência, especialmente em relação à proteção de peixes-boi e às ações de resgate de fauna, como treinamento da equipe e uso de equipamentos, entre outras. Os pontos serão detalhados em parecer técnico específico e foram debatidos com a Petrobras em reunião para apresentação da APO, realizada na última quinta-feira (28/09).

10 anos sem atividade

O projeto está prestes a completar dez anos desde a descoberta de Pitu, no POT-M-855.

A campanha representa a exploração de uma nova região no Rio Grande do Norte, estado que possui campos maduros – alguns no fim do ciclo de vida – em águas rasas. É também um dos principais polos de produção em terra.

Após as descobertas feitas na primeira metade da década passada, o projeto passou por um hiato até retornar para o plano de investimentos da companhia, aprovado no fim de 2022.

Prioridade é Foz do Amazonas, diz Prates

Nesta segunda (2/10), o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou que a prioridade na Margem Equatorial é a Foz do Amazonas (2023 e 2024), seguida da Bacia Potiguar (2023 e 2024) e Barreirinhas (2025). “Nesta ordem”, disse o executivo.

“Essa perfuração em águas profundas da Margem Equatorial [na Bacia Potiguar] deve durar de 4 a 5 meses. Caso o Ibama ainda autorize a realização de similar APO na Bacia da Foz [do Amazonas], a Petrobras deverá conduzi-la imediatamente, com vistas à obtenção da licença também no Amapá”, publicou Prates.

APO é uma simulação, parte da elaboração do plano de resposta presente nos licenciamentos. A companhia tenta realizar essa etapa no Amapá desde o fim do ano passado; Ibama considerou o projeto inviável.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/10/2023

EMPRESA AFIRMA QUE PRODUTO TERÁ UM CUSTO CERCA DE 50% INFERIOR AO PRATICADO HOJE NO MERCADO INTERNACIONAL PARA O DIESEL VERDE (HVO)

Por Nayara Machado 2 de outubro de 2023 Em Biocombustíveis, Empresas, Transição energética



Erasmus Carlos Battistella, presidente da Be8
(Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — A produtora de biodiesel Be8 (ex-BSBIOS) anunciou nesta segunda-feira (02/10) que está investindo na produção de um novo biocombustível capaz de substituir o diesel de petróleo em até 100% no abastecimento de ônibus e caminhões, sem a necessidade de alterações nos motores.

Exclusivo da companhia, o Be8 BeVant utiliza biodiesel como matéria-prima, mas tem a característica drop-in do diesel verde (HVO), o

que permite sua comercialização imediata a preços mais competitivos que o HVO.

Segundo a Be8, o produto será ofertado a um custo cerca de 50% inferior ao praticado hoje no mercado internacional para o diesel verde.

A previsão de início da produção é de 12 meses. A empresa está investindo R\$ 80 milhões em P&D e na ampliação de uma linha de produção na unidade de biodiesel de Passo Fundo (RS) com capacidade de 150 milhões de litros/ano. Há ainda a possibilidade de ampliar a produção para a unidade de Marialva (PR).



“Não descartamos estabelecer também licenças de produção para que o Be8 BeVant possa atender toda a demanda que surgir”, conta Erasmo Carlos Battistella, presidente da Be8.

Descarbonização no curto prazo

De acordo com a Be8, o produto já passou pela fase de testes e está liberado para uso em qualquer motor ciclo diesel. Os testes foram feitos em motores Euro V e atendem as exigências Euro VI.

Battistella explica que o biocombustível é voltado para o mercado brasileiro e pretende atender empresas que consomem grandes volumes de óleo diesel tradicional e que estão em busca de soluções para reduzir suas emissões de carbono no curto prazo.

Pode ser usado em geradores de energia, máquinas pesadas de construção civil, agronegócio e terraplanagem, além de ser uma alternativa para setores de logística, transportes coletivo e de cargas nos modais rodoviário, marítimo e ferroviário.

Por ter maior teor de éster, ele reduz até 50% as emissões de CO (monóxido de carbono), até 85% a emissão de materiais particulados e em até 90% de fumaça preta. Já as reduções de emissões de CO2 no ciclo de vida em comparação ao diesel fóssil ficam em até 50%.

“Estamos falando de uma solução imediata, que não depende de investimento em infraestrutura ou troca de motor comparado com outras rotas tecnológicas como hidrogênio, biometano e veículo elétrico, com alto impacto para a despoluição dos grandes centros urbanos no curto prazo”, destaca Battistella.

Nem biodiesel, nem diesel verde

Embora use biodiesel como matéria-prima e tenha a característica drop-in do HVO, a Be8 afirma que o biocombustível é um produto novo, para mercados diferentes, com estratégias distintas.

O BeVant parte das mesmas especificações do biodiesel (metil éster) e passa por bidestilação e um processo patenteado que o caracteriza como um metil éster bidestilado.

Isso aumenta a qualidade e a performance do produto em relação ao biodiesel tradicional, com a condição de ser semelhante ao diesel de petróleo a ponto de poder substituí-lo completamente (drop-in) — só que com uma intensidade de carbono menor.

Por partir das mesmas especificações do biodiesel, o biocombustível já está certificado para entrar no mercado brasileiro. Mas como é um produto premium, seu custo é maior que o do biodiesel, por isso, a expectativa da Be8 é fechar contratos direto com empresas que já estão investindo na descarbonização da frota.

Além disso, ser drop-in o torna um concorrente direto do diesel verde, com a diferença de ser mais barato e poder ser produzido e ofertado um ano, a partir da adaptação das usinas de biodiesel — o que demanda menos investimentos que uma biorrefinaria, que demora cerca de cinco anos para ficar pronta.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/10/2023

HIDRELÉTRICA DE SANTO ANTÔNIO INTERROMPE OPERAÇÕES POR BAIXA VAZÃO DO RIO

Os níveis de vazão estão cerca de 50% abaixo da média histórica, segundo a companhia, o que justifica a decisão

Por epbr 2 de outubro de 2023 Em Setor elétrico

A Santo Antônio Energia (SAE) informou nesta segunda-feira (2/10) que interrompeu as operações da hidrelétrica de Santo Antônio (3.568 MW) por causa da baixa vazão do Rio Madeira. Segundo a empresa, a medida está alinhada com o Operador Nacional do Sistema (ONS).



Os níveis de vazão estão cerca de 50% abaixo da média histórica, segundo a companhia, o que justifica a decisão. Não foi informada previsão para retomada do funcionamento.

“Embora a usina tenha relevante importância para o sistema elétrico, no período de baixas vazões no rio Madeira opera com geração reduzida, podendo ser paralisada, caso os limites operativos das unidades geradoras sejam atingidos. Neste cenário, o ONS operará o sistema de forma a manter suas condições sistêmicas adequadas atuando junto aos demais agentes”, afirmou a empresa.

Receitas não serão afetadas

A SAE ressaltou no comunicado que continuará recebendo normalmente pelos contratos de compra e venda de energia mesmo com a interrupção das operações.

“Mesmo nesta condição, o rio Madeira permanecerá seguindo seu curso natural, com passagem da vazão concentrada no Vertedouro Principal da usina, sem qualquer impacto em seu fluxo normal. Igualmente, durante este período de restrição hídrica as receitas dos contratos de venda não serão impactadas.”

Atualmente, 70% da energia da usina é fornecida para o mercado regulado e 30% é direcionada para o mercado livre.

A companhia é uma subsidiária integral da Madeira Energia S.A., controlada por Furnas (76,5065%), em sociedade com a Novonor Energia (8,8577%), que está em recuperação judicial, a SAAG Investimentos S.A. (5,1114%), da Andrade Gutierrez, e a Caixa Fundo de Investimento em Participações Amazônia Energia (9,5244%), que tem como quotistas a Novonor Energia do Brasil S.A. e o Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço-FI-FGTS.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/10/2023

BNDES APROVA R\$ 99,7 MILHÕES PARA BIOMETANO DE RESÍDUOS URBANOS NO RS

Empreendimento da Solví com a Arpoador Energia vai produzir 66 mil m³/dia a partir do biogás proveniente de aterro sanitário em Minas do Leão (RS)

Por epbr 2 de outubro de 2023 Em Biocombustíveis, Empresas, Transição energética

A Biometano Sul, união da Solví com a Arpoador Energia, assinou nesta segunda (2/10) um contrato de financiamento no valor de R\$ 99,7 milhões com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para construção de uma planta de biometano no Rio Grande do Sul.

O gás renovável será produzido a partir do biogás proveniente de aterro sanitário em Minas do Leão (RS), da Companhia Riograndense de Valorização de Resíduos (CRVR), coligada ao grupo Solví.

Com produção estimada em 66 mil m³ por dia, a planta deve ser inaugurada no segundo semestre de 2024 e será a maior da região Sul. O investimento total será de R\$ 120 milhões.

Parte do financiamento do BNDES usará recursos do Fundo Clima.

O Fundo Clima é um dos instrumentos da Política Nacional sobre Mudança do Clima, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente, para apoio a projetos, estudos e empreendimentos que tenham como objetivo a mitigação das emissões de gases de efeito estufa.

O fundo gerido pelo BNDES também já aprovou R\$ 80 milhões para planta de biometano de resíduos agrícolas da Uisa Geo Biogás.

“O projeto é um marco para o BNDES, pois usa os recursos do Fundo Clima para uma iniciativa que conjuga transição energética com o aprimoramento da destinação dos resíduos sólidos urbanos”,

comenta a diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do banco, Luciana Costa.

Estratégia de expansão

Celso Pedroso, CEO da Solví, conta que o projeto faz parte de um pipeline de crescimento da empresa, que prevê a valorização do biogás de aterros com a produção de biometano — um combustível idêntico ao gás natural — em diversas plantas do grupo.

“O biometano oriundo dos aterros é uma excelente fonte de energia alternativa para o combustível fóssil. Além de contribuir diretamente com a mitigação das mudanças climáticas, sendo um combustível de fonte sustentável, menos poluente e acessível”.

Faz parte também da estratégia ambiental da empresa, que tem metas de sustentabilidade social, ambiental e governança (ESG) com foco na autossuficiência energética e hídrica, além de impacto zero carbono das próprias operações.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/10/2023

AKER, SLB E SUBSEA7 CONCLUEM JOINT VENTURE ONESUBSEA

Companhia reúne operações submarinas e de tecnologias de processamento e fabricação das empresas em todo o mundo

Por Gabriela Ruddy 2 de outubro de 2023 Em Empresas, Mercado offshore, Petróleo e gás



Submarina da SLB.

A Aker Solutions, a SLB e a Subsea 7 concluíram nesta segunda-feira (02/10) a criação da joint venture entre as companhias, batizada como OneSubsea. A iniciativa foi lançada no ano passado e tem como foco a busca pela eficiência nas atividades submarinas.

Com sede em Oslo (Noruega) e Houston (Estados Unidos), a OneSubsea terá como CEO o norueguês Mads Hjelmeland, que até então era diretor de Sistemas de Produção

A companhia vai ter 11 mil funcionários, com um portfólio que integra os negócios da Aker Solutions e da SLB, incluindo soluções de produção submarina e de tecnologias de processamento e fabricação.

“Iremos acelerar a inovação e contribuir para a ambição dos nossos clientes de otimizar a sua produção e reduzir as emissões nas suas operações submarinas”, disse o CEO em nota.

A joint venture terá uma participação de 70% da SLB, 20% da Aker Solutions e 10% da Subsea7. A Aker Solutions vai receber US\$ 700 milhões pela venda de 20% da participação inicial no negócio.

Segundo a Aker, o potencial de sinergia estimado no novo negócio é superior a US\$ 100 milhões de dólares por ano a médio prazo. A companhia vai reconhecer um ganho contábil de US\$ 1 bilhão com a transação no quarto trimestre deste ano.

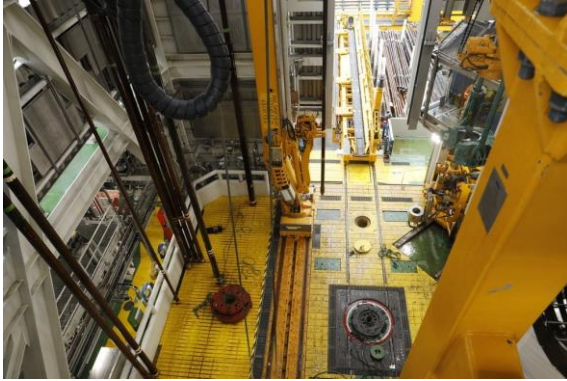
“Hoje também marca um momento decisivo em nossa estratégia. Passamos de um negócio submarino independente para nos tornarmos, orgulhosamente, coproprietários de uma empresa submarina líder mundial”, disse o presidente da Aker Solutions, Kjetel Digre.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/10/2023

IBAMA LICENCIA RETOMADA DA EXPLORAÇÃO EM ÁGUAS PROFUNDAS DO RIO GRANDE DO NORTE

Petrobras vai retomar a campanha na Bacia Potiguar quase dez anos após as primeiras descobertas
Por epbr 2 de outubro de 2023 Em Comece seu Dia, Mercado offshore, Petróleo e gás



Deck de perfuração de sonda offshore (Foto: Arne Reidar Mortensen/Equinor)

O Ibama deve emitir hoje (2/10) a licença para a Petrobras retomar a campanha de exploração em águas profundas da Bacia Potiguar, no Rio Grande do Norte. O projeto está prestes a completar dez anos desde a descoberta de Pitu, no POT-M-855.

– A campanha representa a exploração de uma nova região no Rio Grande do Norte, estado que possui campos maduros – alguns no fim do ciclo de vida – em águas rasas. É também um dos principais polos de produção em terra.

– Após as descobertas feitas na primeira metade da década passada, o projeto passou por um hiato até retornar para o plano de investimentos da companhia, aprovado no fim de 2022.

No plano atual, a Petrobras destinou US\$ 3 bilhões para exploração da Margem Equatorial. O principal projeto, contudo, é a campanha na Foz do Amazonas, nova fronteira em que o Ibama negou a licença em maio para início das perfurações.

– Do ponto de vista ambiental, há diferenças entre a Bacia Potiguar, onde o Ibama já licenciou a perfuração dos poços da campanha de Pitu, e a Foz do Amazonas, prioridade da Petrobras.

– Em maio, o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, já havia mencionado que, ao contrário da Foz do Amazonas e outras regiões da Margem Equatorial, a bacia Potiguar “já tem exploração de petróleo”.

Nesta segunda (2/10), o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou que a prioridade na Margem Equatorial é a Foz do Amazonas (2023 e 2024), seguida da Bacia Potiguar (2023 e 2024) e Barreirinhas (2025). “Nesta ordem”, disse o executivo.

– “Essa perfuração em águas profundas da Margem Equatorial [na Bacia Potiguar] deve durar de 4 a 5 meses. Caso o Ibama ainda autorize a realização de similar APO na Bacia da Foz [do Amazonas], a Petrobras deverá conduzi-la imediatamente, com vistas à obtenção da licença também no Amapá”, publicou Prates.

– APO é uma simulação, parte da elaboração do plano de resposta presente nos licenciamentos. A companhia tenta realizar essa etapa no Amapá desde o fim do ano passado; Ibama considerou o projeto inviável.

Reoneração do diesel. O imposto federal subiu mais 3 centavos sobre o diesel A, concluído a reoneração iniciada no início do ano e que teve a arrecadação, este ano, destinada ao programa de concessão de créditos para compra de carros, caminhões e ônibus.

Petróleo. A pressão externa, contudo, é o principal fator que faz analistas e concorrentes da Petrobras avaliarem a necessidade de reajuste dos preços dos combustíveis nas refinarias. (Valor)

– O petróleo valorizou quase 30% no trimestre encerrado em setembro, respondendo à restrição da oferta provocada por cortes da Opep+ e, mais recentemente, de derivados pela Rússia.

O Brent é negociado em alta de 1% na manhã de hoje (2/10), acima dos US\$ 93 por barril no mercado futuro.

Desconto no IPVA para eletrificados. Nove estados e o Distrito Federal já concedem algum benefício do tipo, segundo levantamento da Folha. O benefício para elétricos e híbridos varia de isenção total ou parcial. A assembleia de São Paulo aprovou a redução da alíquota e o governo de Tarcísio de Freitas ainda não indicou se vai sancionar ou vetar.

Aéreas culpam dólar e preços dos combustíveis. “Enquanto o combustível aqui pesa 40%, no mercado americano esse peso é de 20%. O mesmo ocorre com mercados da região, como Chile e Colômbia”, segundo Jurema Monteiro, da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), durante sessão na Câmara.

– O setor, com apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), busca mudanças na reforma tributária, para ser considerado na lista de bens e serviços beneficiados por desconto na alíquota do futuro IVA, que na versão atual, beneficia outros modais.

Integridade de fornecedores. A Petrobras passa a exigir ações de promoção e defesa de direitos humanos de seus fornecedores, como parte da análise de integridade. Segundo o Painel, inclui o combate ao trabalho análogo à escravidão, trabalho infantil e à exploração e assédio sexual ou moral.

Demanda por energia em alta. O ONS estima que a carga vai crescer 6,2% em outubro, na comparação com 2022, chegando a 77 mil MW médios. Reflete as altas temperaturas registradas no país (Reuters). Com chuvas e consumo sem grandes solavancos no início do ano, os reservatórios das hidrelétricas estão cheios.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 02/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

USINA DE SANTO ANTÔNIO SUSPENDE OPERAÇÃO DEVIDO À SECA NA AMAZÔNIA

Baixo volume do Rio Madeira, em Rondônia, fez a hidrelétrica desligar turbinas. É a primeira vez que ela é desativada por falta de chuvas. Não há prazo para retomada da atividade



Usina hidrelétrica de Santo Antônio, no Rio Madeira, em Porto Velho — Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

A Usina de Santo Antônio, no Rio Madeira (RO), foi desligada neste domingo, devido à seca na Amazônia. É a primeira vez que a hidrelétrica é desativada por causa da falta de chuvas. Não há previsão para que a operação seja retomada.

"A Santo Antônio Energia, em reflexo dos baixos níveis de vazão registrados atualmente no rio Madeira, aproximadamente 50% abaixo da média histórica,

interrompeu excepcionalmente a operação da Hidrelétrica Santo Antônio, em alinhamento com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS)", diz o comunicado divulgado nesta segunda-feira.

A usina tem potência instalada mínima de 3.568,3 megawatts (MW) e responde, sozinha, por cerca de 4% do consumo nacional de energia em época de cheia. No período de escassez de chuvas na Região Norte, a contribuição para a geração de eletricidade é menor. Portanto, não há risco de abastecimento.

Além disso, os índices de chuva em outras regiões do Brasil onde há hidrelétricas estão elevados, o que permite a reorganização da produção de energia.

Santo Antônio é uma usina de fio d'água, ou seja, não tem barragem para reter água. É um modelo de usina desenhado para minimizar o impacto ao meio ambiente, já que não precisa alagar grandes áreas para a construção de represas.

Apesar do impacto menor, esse modelo tem limitações operacionais. Precisa de uma vazão máxima e mínima para que as turbinas operem.

A hidrelétrica entrou em operação em 2012. Desde então, já teve de ser desligada uma vez devido a situação oposta em que se encontra hoje. Em 2014, ficou dois meses parada por causa do excesso de água, no período de cheia na Região Norte.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/10/2023

SANTOS DUMONT TERÁ R\$ 300 MILHÕES EM INVESTIMENTO, DIZ MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS

Aporte será usado em obras de infraestrutura e segurança. Costa Filho afirma que permanência da Changi no Galeão é importante para o Brasil

Por Glauce Cavalcanti — Rio



Aeroporto Santos Dumont receberá R\$ 300 milhões em investimentos em obras de infraestrutura e segurança — Foto: Reprodução

O governo federal e a Prefeitura do Rio de Janeiro vão anunciar investimento da ordem de R\$ 300 milhões no aeroporto Santos Dumont, afirmou Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos, na manhã desta segunda-feira.

- Devemos anunciar, com o prefeito do Rio, o edital de licitação da ordem de R\$ 300 milhões

para o Santos Dumont. Será uma obra que vai dar mais segurança à população, melhorar a infraestrutura do aeroporto - afirmou o ministro em visita ao Galeão.

Silvio Costa Filho se reúne nesta segunda-feira com o prefeito Eduardo Paes.

O ministro não explicou a destinação específica do aporte, mas o Novo PAC prevê investimentos em reformas na pista do Santos Dumont. Período ao longo do qual vai vigorar a transferência de voos do aeroporto central do Rio para o Galeão. Esta mudança teve início ontem e será feita de forma gradual até o fim do ano.

Situação do Galeão

Costa filho foi recebido por executivos do Galeão, quando foram apresentados a ele os planos de investimento, governança e infraestrutura do aeroporto internacional.

Questionado se a Changi, controladora da concessionária RIOgaleão, seguirá administrando o terminal, ele frisou que “no que depender do governo, sim”.

- A discussão está num processo de construção. Mas, se depender do governo brasileiro, não faltará apoio - afirmou.

O ministro destacou que a permanência de um operador aeroporto “de excelência” como a Changi é importante para o Brasil.

Para ele, o fato de a transição de voos do Santos Dumont para o Galeão reduzir a oferta total no Rio até o fim do ano, na comparação com o que vigorava em setembro, faz parte do processo em curso.

- Não (será ruim). Estamos passando por uma adaptação - disse, destacando as obras que serão realizadas no Santos Dumont.

A previsão da RIOgaleão é de que o aeroporto internacional tenha um aumento de 62% nos voos domésticos e de 42% nos internacionais já neste segundo semestre, na comparação com igual período de 2022.

Já o movimento de passageiros no Galeão deve alcançar 7,8 milhões de pessoas em 2023, alta de aproximadamente 40% sobre o ano passado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2023

GOVERNO VAI AVALIAR INCLUSÃO DE BRASÍLIA NAS OPERAÇÕES DO SANTOS DUMONT

Portaria limita voos do aeroporto do Rio a terminais domésticos de São Paulo e Belo Horizonte
Por Glauce Cavalcanti — RIO



Aeroporto Santos Dumont — Foto: Não informado

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que a pasta vai avaliar opções para permitir que o aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio, possa operar voos para Brasília em 2024.

- Vamos manter a portaria (que limita os voos do Santos Dumont) que já foi estabelecida. E analisar uma forma para ampliar aos voos para Brasília. É possível. A área técnica vai analisar isso do ponto de vista jurídico- afirmou Costa Filho no início da

tarde desta segunda-feira, ao falar com a imprensa ao lado do prefeito Eduardo Paes.

Paes reforçou o pedido da Prefeitura e do governo do Estado para que a restrição aos voos do Santos Dumont seja mantida e que o ministério encontre uma solução para estender as operações do aeroporto a Brasília.

O que prevê a portaria

Portaria assinada em agosto determina que, a partir do ano que vem, o Santos Dumont tenha suas operações limitadas a aeroportos domésticos e localizados dentro de um raio de 400 quilômetros.

Com isso, o aeroporto manteria apenas as ligações para aeroportos de Congonhas, em São Paulo, e da Pampulha, em Belo Horizonte.

O objetivo é limitar o movimento de passageiros no aeroporto central, impulsionando a retomada do Galeão, que vem perdendo passageiros.

O GLOBO no seu celular: Clique aqui para seguir o novo canal Economia e Negócios no WhatsApp
A transferência gradual de voos do Santos Dumont para o Galeão teve início este mês.

Como fica o Galeão

O Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou o governo federal a desistir da relicitação do Galeão, no início de agosto, que fora devolvido pela RIOgaleão em fevereiro de 2022.

Com isso, a Changi, controladora da concessionária do Galeão, pode continuar a administrar o aeroporto. Para isso, porém, precisa fechar um acordo com o governo. O TCU exige que os valores e outorgas previstos no contrato original de concessão sejam mantidos. Permitiu, porém, que os prazos para que esses pagamentos e aportes sejam feitos possam ser revistos.

- A concessão está válida e nós estamos negociando. É uma questão que depende da Changi e do TCU - disse o ministro, destacando que o governo vem apoiando a permanência da gestora aeroportuária no Galeão.

Obras no Santos Dumont

Costa Filho anunciou ainda o lançamento do edital para obras na cabeceira de pista do Santos Dumont, no valor de R\$ 300 milhões.

- A obra será feita na área de escape para fazer com que o aeroporto seja ainda mais seguro - disse Costa Filho.

A estimativa da RIOgaleão é de que, com a transferência de voos do Santos Dumont, o aeroporto internacional registre um aumento de 62% nos voos domésticos e de 42% nos internacionais já neste segundo semestre do ano, na comparação com igual período de 2022.

Já o movimento de passageiros no Galeão deve alcançar 7,8 milhões de pessoas em 2023, alta de aproximadamente 40% sobre o ano passado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2023

PETROBRAS OBTÉM AVAL PARA PESQUISAR BLOCO DE PETRÓLEO DO RIO GRANDE DO NORTE NA MARGEM EQUATORIAL

Perfuração deve começar no próximo mês, informa ministro, que acredita que estudos na região poderão facilitar pesquisas sobre Foz do Amazonas

Por Bloomberg — São Paulo



Praia na Margem Equatorial: área promissora para exploração de petróleo
— Foto: Reprodução / Google maps

A Petrobras recebeu permissão para pesquisar poços de petróleo na Margem Equatorial, mas no Rio Grande do Norte, área na qual já atua. É uma área promissora de produção, na qual a estatal busca obter licenças também para explorar a Foz do Amazonas - trecho ambientalmente sensível e para o

qual o Ibama resiste em liberar as pesquisas da estatal.

Segundo o ministério de Minas e Energia, o Ibama concedeu licença ambiental para pesquisar a Bacia Potiguar, uma das cinco regiões da Margem Equatorial. A Petrobras começará a perfurar a área no próximo mês, após a chegada de uma sonda ao local, informou a empresa por e-mail.

O plano é fazer um levantamento da área para avaliar a viabilidade econômica e a extensão da descoberta de petróleo feita em 2013 no poço Pitu. Não há produção de petróleo nesta fase.

A petrolífera estatal espera receber nesta segunda-feira a notificação oficial do Ibama para perfurar dois poços exploratórios no bloco marítimo BM-POT-17, em águas profundas da Bacia Potiguar. O primeiro será perfurado a 52 quilômetros da costa. A empresa passou por uma simulação de resposta a um possível derramamento de óleo no início deste mês.

Margem Equatorial

■ Bacias que compõem a Margem Equatorial ■ Países que já exploram a região

Poços exploratórios da Petrobrás

A Petrobrás reservou **US\$ 3 bilhões** no seu plano estratégico de 2023-2027 para perfuração de 16 poços exploratórios na Margem Equatorial



O Ibama analisa a licença de outros **21 blocos de petróleo** na Margem Equatorial e avalia que a área é muito sensível. Apenas a Bacia Potiguar, onde já se explora petróleo, teria menos dificuldades para aprovação

Margem Equatorial — Foto: Editoria de Arte

Margem Equatorial — Foto: Editoria de Arte

A Petrobrás vê a Margem Equatorial como uma das últimas oportunidades promissoras de exploração de petróleo no Brasil. A empresa aposta que a região poderá deter reservas semelhantes às descobertas multibilionárias que a Exxon Mobil está desenvolvendo ao norte da Guiana.

O GLOBO no seu celular: Clique aqui para seguir o novo canal Economia e Negócios no WhatsApp

No início deste ano, o Ibama bloqueou os planos da empresa de começar a perfurar o bloco FZA-M-59 na região rica em petróleo na bacia da Foz do Amazonas devido a preocupações sociais e ambientais. A Petrobrás decidiu então solicitar licença para perfurar na Bacia Potiguar como alternativa, enquanto aguarda a análise pela autoridade ambiental.

Após a aprovação para pesquisa na Bacia Potiguar, os técnicos poderão avançar nos estudos das condições necessárias para a pesquisa na Bacia da Foz do Amazonas, disse o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

Estudos da Petrobrás sinalizam que o bloco FZA-M-59 pode ter potencial de 5,6 bilhões de barris de petróleo, segundo ele.

Saiba: O que é a Margem Equatorial e como a decisão do Ibama pode afetar os planos da Petrobrás. O presidente da Petrobrás, Jean Paul Prates, afirmou em sua conta numa rede social nesta segunda-feira que a Margem Equatorial “representa um potencial de investimentos de US\$ 21 bilhões na região, geração de quase 500 mil empregos diretos e indiretos e cerca de R\$ 160 bilhões em receitas governamentais nos próximos cinco anos”.

“Se bem administrados, os recursos garantirão a organização da economia circular da floresta em pé, o desenvolvimento da infraestrutura em harmonia com a natureza e o bem estar dos povos da Amazônia”, postou.

Prates acrescentou que “o êxito na simulação técnica e operacional deixa a Petrobras otimista quanto à obtenção da licença para perfurar Pitu Oeste na próxima semana” e prosseguir com a finalização do processo de licenciamento no Amapá.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2023

PACHECO VOLTA A DEFENDER MANDATO PARA MINISTROS DO STF: ‘É BOM PARA O PAÍS’

Congresso e Supremo têm passado por divergências; presidente do Senado diz que Barroso 'respeita' o Legislativo

Por Camila Turtelli



Nesta quarta (26), o Presidente do Congresso Nacional, Senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG) faz a leitura do requerimento para a criação da CPMI do ato golpista antidemocrático de 8 de janeiro. — Foto: Ton Molina/Fotoarena/Agência O Globo

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), voltou a defender a definição de mandatos, com prazo de tempo, para os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF). Hoje, os nomeados podem permanecer no tribunal até completarem 75 anos. Após essa idade, a aposentadoria é compulsória.

— Considero que é uma tese interessante para o país. Muitos países adotam essa metodologia, muitos ministros do Supremo já defenderam isso. Há matéria legislativa nesse sentido aqui no Senado e acho que é um tema sobre o qual deveríamos nos debruçar e evoluir, não simplesmente aprovar de qualquer jeito. É bom para o Poder Judiciário, para a Suprema Corte, para o país — afirmou Pacheco.

Em meio a divergências sobre posicionamentos do STF, senadores de diferentes partidos intensificaram a defesa da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que estabelece mandato temporário para ministros do Supremo.

Além do mandato, Pacheco defendeu também a elevação da idade mínima que um indicado pode assumir uma cadeira no Supremo. Hoje, essa idade é de 35 anos.

Pacheco chegou a ser cotado como um dos nomes a serem indicados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva para a vaga da ministra Rosa Weber. No entanto, seu nome perdeu força, enquanto os nomes do ministro da Justiça, Flavio Dino, de Bruno Dantas (TCU) e do advogado-geral da União, Jorge Messias, ganharam fôlego. O nome escolhido por Lula será sabatinado pelo Senado para poder assumir a cadeira.

—Os nomes que estão colocados pela imprensa do ministro Flavio Dino, Bruno Dantas e Jorge Messias são todos nomes que, na minha concepção pessoal, reúnem os predicados necessários para ser ministro do Supremo, e o papel do Senado ao receber a indicação é fazer a sabatina— disse Pacheco.

Paralelamente, as relações entre Senado e Supremo foram tensionadas nas últimas semanas, principalmente pela aprovação do marco temporal da terra indígena. Pacheco afirmou que o novo presidente do Supremo, o ministro Luís Roberto Barroso pode ajudar a pacificar essa convivência.

— Nós havíamos conversado mais de uma vez a respeito dessa busca de afinidade entre o Judiciário e o Legislativo em torno de pautas comuns que interessam ao país. Então, vejo uma

disposição da parte dele, de fato, de encontrar no Poder Judiciário os grandes desafios que ele tem no âmbito e na órbita que cabe ao Poder Judiciário, respeitando o que é o papel e a esfera de poder do Poder Legislativo—disse Pacheco. —É muito importante esse diálogo entre Supremo Tribunal Federal e Senado para a gente evitar qualquer tipo de aresta.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/10/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

RIO CONSTRUÇÃO SUMMIT RECEBE 10 MIL VISITANTES EM TRÊS DIAS

Evento internacional reuniu grandes empresas, poder público, startups, estudantes e especialistas estrangeiros para debater transformação digital na construção civil

Por Sinduscon Rio



Presidentes da Firjan, Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira; do SINICON, Claudio Medeiros; da CBIC, Renato Correa; e do Sinduscon Rio, Claudio Hermolin, na cerimônia de abertura — Foto: Vinicius Magalhaes/Divulgação/Firjan

Mais de 10 mil pessoas visitaram o Rio Construção Summit (RCS), realizado de 19 a 21 de setembro no Píer Mauá. Foram três dias de discussões sobre a transformação digital na construção civil, produtividade, smart cities e infraestrutura. O evento internacional reuniu grandes empresas,

poder público, startups, estudantes e especialistas estrangeiros. A abertura contou com as presenças do prefeito do Rio Eduardo Paes e do governador fluminense Claudio Castro.

— Retomamos o protagonismo do Rio de Janeiro na indústria da construção. Estamos aqui ajudando a formar a mão de obra do futuro. Falamos da construção concreta, aço, madeira, mas teve também rodada de RH com estudante, rodada de negócios. Foi um evento excepcional, acima das expectativas que já eram altas — concluiu Claudio Hermolin, do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Rio de Janeiro (Sinduscon Rio), entidade que realizou o encontro.

O presidente da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira, destacou a relevância do evento:

— Foi um evento de porte internacional, com conferências e debates muito ricos. Mostramos a grande contribuição da indústria da construção para o desenvolvimento econômico e social do Brasil.

Na abertura do RCS foi apresentado o estudo da Firjan “Investimentos em infraestrutura e habitação — impacto da cadeia produtiva da construção”. O documento apontou que a indústria da construção deverá movimentar R\$ 796,4 bilhões na economia brasileira até 2026. O investimento tem potencial para gerar 2,4 milhões de empregos em cada ano de execução das obras previstas.

O estudo foi realizado em parceria com o Sinduscon Rio, o Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada — Infraestrutura (Sinicon) e a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC).

Ainda na cerimônia de abertura, que também reuniu os presidentes da Firjan, Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira; do Sinduscon Rio, Claudio Hermolin; do Sinicon, Claudio Medeiros; da CBIC, Renato



Correia, foi feito o lançamento, pelo Governo do Estado, do programa HABITA+, que pretende aquecer a cadeia econômica da construção civil.

— O programa terá investimento de R\$ 350 milhões vai gerar 75 mil empregos — afirma Bruno Dauaire, secretário de Habitação de Interesse Social do Estado.

Chicão Bulhões, secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação, recebeu vários empresários do setor.

PRÊMIO FIRJAN

No primeiro dia do Rio Construção Summit foi feito o anúncio oficial dos ganhadores do Prêmio Firjan de Sustentabilidade, que neste ano contou com 59 projetos concorrentes. Além dos finalistas, o evento teve a presença do 1º vice-presidente da Firjan, Luiz César Caetano e do 2º vice-presidente, Carlos Erane de Aguiar. A solenidade contou ainda com palestra magna do economista e ambientalista Sergio Besserman Vianna, presidente do Instituto de Pesquisa Jardim Botânico.

Na mesa-redonda “Construção de uma economia de baixo carbono e formação de líderes ESG” foi apresentada a Pesquisa Firjan ESG 2023, com abertura do presidente da entidade, Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira.

A pesquisa 2023 retratou as práticas de 162 empresas, sendo a maior parte delas indústrias de transformação, de médio e grande portes, com atuação nacional. O estudo constatou o amadurecimento do mercado em relação ao eixo Governança — foi o que mais evoluiu em relação à edição de 2021.

CIDADES SUSTENTÁVEIS

Sustentabilidade, mobilidade urbana, ocupação habitacional, entre outros assuntos tão importantes para as populações de grandes cidades, foram debatidos pelos prefeitos do Rio, Eduardo Paes, de São Paulo, Ricardo Nunes, e de Belo Horizonte, Fuad Noman, durante o segundo dia do Rio Construção Summit.

Na mesa-redonda “Cidades sustentáveis & inclusivas”, os prefeitos de Rio, São Paulo e Belo Horizonte compartilharam experiências, melhores práticas e principais desafios em relação ao tema.

De acordo com dados do Pnad, do IBGE, juntas, essas três cidades possuem 22 milhões de habitantes e um PIB acumulado de R\$ 1,2 trilhão. O debate começou com a pergunta “Como fazer com que a infraestrutura seja efetivamente um pilar de sustentabilidade?”. Os prefeitos são unânimes em ressaltar a importância de recursos para financiar todas as intervenções necessárias.

“Mostramos a grande contribuição da indústria da construção para o desenvolvimento econômico e social do Brasil”

EDUARDO EUGENIO GOUVÊA VIEIRA Presidente da Firjan

“Sabemos a importância que esse setor tem no nosso PIB e na nossa economia”

CLÁUDIO CASTRO Governador do RJ

“O Rio Construção Summit é um exemplo de uma grande ação nesse Brasil pujante”

EDUARDO PAES Prefeito do Rio

“Retomamos o protagonismo do Rio de Janeiro na indústria da construção”

CLAUDIO HERMOLIN Presidente do Sinduscon Rio

“O Rio precisa disso, o mercado precisa desse movimento”

MARCELO KAIUCA Presidente do Fórum da Construção da Firjan

“A construção é a mola propulsora do desenvolvimento econômico nacional” INÊS MAGALHÃES Vice-presidente de Habitação da Caixa Econômica Federal

Veja os números do Rio Construção Summit:

3 dias de evento

101 horas de conteúdo ao vivo

72 painéis realizados, reunindo

272 debatedores, moderadores e palestrantes

2 mil empresários do setor da construção

10 mil visitantes

25% do total do público foram estudantes: 2.500 alunos de instituições de ensino passaram pelo evento

36 instituições de ensino superior

Firjan Senai ajuda construção civil a avançar em tecnologia e inovação

Um dos principais alicerces do desenvolvimento econômico do país, a construção civil está cada vez mais focada em tecnologia e sustentabilidade. Nessa trajetória, os empresários contam com a parceria e a expertise da Firjan Senai em unidades como o Centro de Referência em Construção Civil, com sede na Tijuca, Zona Norte do Rio.

Em cursos de curta, média e longa duração, presenciais, semipresenciais e à distância (on-line), o centro oferece o que há de mais avançado em formação, qualificação e aperfeiçoamento de profissionais, integrando inovação, digitalização, sustentabilidade e industrialização. Forma mão de obra capaz de atuar com os métodos de construção mais avançados do mundo.

— O Centro de Referência em Construção Civil da Firjan foi criado para ser inovador e disseminador de conhecimento para todo o Estado do Rio, com foco em novas tecnologias e energias renováveis. O centro trará cada vez mais tecnologias tanto para a rede como para disponibilizar diretamente para a indústria — afirma Vinícius Cardoso, diretor de Educação da Firjan.

No FabLab, os estudantes trabalham, por exemplo, em equipamentos de impressão 3D. Outros laboratórios permitem contato com avançados métodos de construção como steel frame e dry wall. Como em todos os cursos Firjan Senai, a sustentabilidade é abordada em quatro pilares: meio ambiente, cultural, social e econômico.

A Firjan Senai apresentou toda a inovação e tecnologia que desenvolve em um estande de 161 metros quadrados durante o Rio Construção Summit, evento internacional realizado na Zona Portuária do Rio. No espaço Como se Faz, os visitantes conheceram o trabalho do Centro de Referência em Construção Civil e puderam interagir com o que há por trás de uma casa com soluções sustentáveis.

Mediado por Vinícius Cardoso, o debate “Educação e trabalho na construção civil” atraiu profissionais e estudantes.

— Queremos fazer a juventude se interessar por esse mercado e sensibilizar as empresas a cuidarem desses profissionais — afirmou Mateus Simões de Freitas, gerente de Educação Profissional e Tecnologia do Departamento Nacional do Senai.

Daniela Lima, gerente geral de RH da Cury Construtora, citou as dificuldades de encontrar mão de obra em um mercado aquecido como o da construção civil. Há quatro anos a companhia, em parceria com o Senai, criou o programa Jovem Aprendiz DNA Cury Jr, que já formou cerca de 200 jovens.

— A empresa virou escola — resumiu Daniela.

LABORATÓRIO FIRJAN SENAI

Inaugurado no início deste ano, o Laboratório de Materiais e Sistema Construtivos Firjan Senai, localizado na cidade de Três Rios, ajuda as empresas de construção civil a avançar na qualidade, na



eficiência e na segurança de suas edificações, com testes, ensaios e análises técnicas que usam equipamentos e tecnologias de última geração, de acordo com as práticas mais modernas do mundo.

A unidade é o primeiro laboratório do Estado do Rio e o terceiro do país a contar com uma câmara acústica que permite verificar a capacidade de uma parede ou piso absorver o ruído, proporcionando mais conforto para quem está dentro da edificação. As construtoras podem testar protótipos montados no próprio laboratório e, a partir do resultado, têm sinal verde para seguir com a construção ou fazer modificações para chegar ao resultado ideal.

Saúde e bem-estar são prioridade da indústria

Evitar acidentes é um desafio fundamental em saúde e segurança do trabalho (SST), mas não é o único. Há alguns anos a indústria da construção civil tem se voltado para ações de prevenção de doenças, estímulo ao bem-estar e atenção à saúde mental, alcançando importantes avanços com ajuda da tecnologia.

A Firjan Sesi apoia a indústria da construção com gestão, programas, consultorias, protocolos, avaliações ambientais e outras iniciativas que proporcionam mais qualidade de vida aos colaboradores e suas famílias e ajudam a reduzir faltas e afastamentos.

Com ajuda de recursos de inovação de última geração, são desenvolvidos simuladores virtuais, exames com tecnologia de ponta para avaliação dos trabalhadores, programas individualizados de nutrição e atividades físicas, telemedicina, entre várias ações de promoção da saúde.

Além do programa Construção Segura Saudável, a Firjan Sesi tem núcleo dedicado exclusivamente a saúde digital e análise de dados.

— Saúde ocupacional é fundamental não só para a construção civil, é uma demanda de toda a indústria. O Sesi no Rio de Janeiro tem um Centro de Referência de Promoção da Saúde, com um olhar de se antecipar à doença e cuidar da saúde — destaca o diretor executivo da Firjan Sesi Senai, Alexandre dos Reis.

Durante o Rio Construção Summit, no estande Firjan Sesi, os visitantes experimentaram simuladores e, com óculos 3D, “entraram” virtualmente em uma obra, onde escolheram os melhores equipamentos de segurança. Conheceram a termografia corporal, que, a partir das manchas de calor, avalia potenciais processos inflamatórios e lesões em músculos e tendões. Também fizeram avaliações nutricionais e de força e resistência.

O SST da Firjan Sesi conquistou o Prêmio Top of Mind de Proteção 2021 entre as marcas mais lembradas na categoria. Em 2022, a Plataforma de Saúde e Segurança atendeu 116 mil vidas. Foram realizados 390 mil atendimentos em promoção da saúde e 251 mil consultas de medicina.

A Firjan Sesi alcançou 97,4% de satisfação entre as indústrias atendidas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/10/2023

SUPERÁVIT DA BALANÇA SOBE MAIS DE 150% EM SETEMBRO E SOMA US\$ 8,9 BI

No acumulado do ano, o superávit alcançou US\$ 71,309 bilhões, alta de 51,2%

Por Estevão Taiar, Valor — Brasília

A balança comercial registrou superávit de US\$ 8,9 bilhões em setembro. O número foi divulgado pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). O resultado foi 153,1% maior do que o registrado no mesmo período do ano anterior, sempre calculado pela média diária.

As exportações somaram US\$ 28,431 bilhões em setembro, alta de 4,4%. Já as importações alcançaram US\$ 19,527 bilhões, queda de 17,6%.



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

No acumulado do ano, o superávit alcançou US\$ 71,309 bilhões, alta de 51,2%. As exportações somaram US\$ 253 bilhões, alta de 0,4%. Já as importações alcançaram US\$ 181,7 bilhões, queda de 11,3%. A corrente de comércio, soma de exportações e importações, alcançou US\$ 434,709 bilhões, queda de 4,8%.

Agropecuária

As exportações agropecuárias brasileiras subiram 22,19% em setembro, sempre calculadas pela média diária, em relação ao mesmo mês do ano anterior. No caso da indústria extrativa, elas subiram 14,91%, enquanto no caso da indústria de transformação elas caíram 6,13%.

Pelo lado das importações, houve quedas de 16,02% nas compras agropecuárias, 39,52% na indústria extrativa e 15,94% na indústria de transformação.

Exportações para China

As exportações brasileiras para China, Hong Kong e Macau, principais destinos dos produtos brasileiros, cresceram 43,83% em setembro, sempre calculadas pela média diária, em relação ao mesmo mês do ano anterior. Já as vendas totais para a Ásia subiram 29,55%.

Na mesma base de comparação, as vendas para a América do Norte subiram 0,22%, enquanto para a América do Sul caíram 18,54% e para a Europa caíram 15,42%.

Projeção

A Secex revisou a sua projeção para o superávit comercial brasileiro neste ano, de US\$ 84,7 bilhões para US\$ 93 bilhões. A revisão foi fruto de novas estimativas para as exportações, de US\$ 330 bilhões para US\$ 334,2 bilhões, e as importações, de US\$ 245,1 bilhões para US\$ 241,1 bilhões. Com isso, a projeção para a corrente de comércio, que soma as duas variáveis, teve pequena alta, de US\$ 575,2 bilhões para US\$ 575,3 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/10/2023

MINISTRO SINALIZA INCLUIR VOOS PARA BRASÍLIA NO SANTOS DUMONT

Silvio Costa Filho, que substituiu Márcio França, anunciou investimentos de R\$ 300 milhões para melhorar a infraestrutura do aeroporto doméstico, que vem registrando excesso de passageiros

Por Caio Sartori, Valor — Rio

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, indicou nesta segunda-feira que o governo pretende manter voos para Brasília no aeroporto Santos Dumont, no Rio. Assinada com o intuito de reverter o esvaziamento do Galeão, uma portaria de agosto — com validade a partir de janeiro do ano que vem — considerava apenas viagens para um perímetro de 400 quilômetros de distância no aeroporto doméstico, o que deixaria a capital federal de fora.

"Nossa decisão, depois de ouvir o prefeito e muitos especialistas, é de manter a portaria que já está estabelecida para avançar no fortalecimento do Galeão. E vamos a partir de hoje analisar a ampliação da portaria para incluir os voos para Brasília", disse no Rio.

"É possível [viabilizar a alteração]. Nossa área técnica do ministério vai analisar do ponto de vista jurídico. Queremos começar [a validade da portaria] em 2 de janeiro com previsibilidade."

Costa Filho se reuniu no Palácio da Cidade com o prefeito carioca, Eduardo Paes (PSD), principal articulador da retomada do Galeão. Antes, visitou as instalações do aeroporto internacional.

Em agosto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou, ao lado de Paes, a portaria que limita os voos do Santos Dumont. O novo ministro, que substituiu Márcio França, anunciou hoje investimentos de R\$ 300 milhões para melhorar a infraestrutura do aeroporto doméstico, que vem registrando excesso de passageiros.

"Fiz mais uma vez um apelo para que se permita voos para Brasília no Galeão", reforçou Paes. "Em breve, eu e o governador Cláudio Castro vamos anunciar um conjunto de medidas para facilitar o acesso ao Galeão, apesar dele já ser, dos aeroportos internacionais brasileiros, o mais perto do centro da cidade, das áreas turísticas."

Costa Filho evitou se debruçar sobre o aspecto burocrático relacionado à Changi, que havia pedido para abandonar o controle do Galeão, mas desistiu. Disse apenas que isso está nas mãos da empresa e do Tribunal de Contas da União (TCU). O tribunal autorizou o governo a abrir mão de uma nova licitação e deixar o aeroporto novamente com a concessionária, mas ainda há renegociações contratuais em andamento.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/10/2023

RUMO AVALIA VENDA DE FATIA EM TERMINAL PORTUÁRIO, SEGUNDO FONTES

A companhia, que é controlada pelo conglomerado de energia e infraestrutura Cosan, e a processadora de grãos Caramuru Alimentos possuem uma fatia de 50% no T39 cada
Por Vinicius Andrade e Dayanne Sousa, Bloomberg



O ativo atraiu o interesse de tradings agrícolas, segundo as pessoas — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Rumo, maior operadora de logística ferroviária independente do Brasil, avalia a venda de sua participação em um terminal localizado no maior porto da América Latina, segundo pessoas familiarizadas com o assunto.

A companhia, que é controlada pelo conglomerado de energia e infraestrutura Cosan, engajou o Itaú BBA à medida que considera a venda de sua fatia no terminal

T39 no porto de Santos, disse uma das pessoas, que pediram anonimato porque a informação não é pública. A Rumo e a processadora de grãos Caramuru Alimentos possuem uma fatia de 50% no T39 cada.

O ativo atraiu o interesse de tradings agrícolas, segundo as pessoas.

Rumo, Caramuru e Itaú não comentam.

No ano passado, a Rumo vendeu uma fatia de 80% em dois terminais no porto de Santos para a Corredor Logística e Infraestrutura SA (CLI) por R\$ 1,4 bilhão. À época, a Macquarie Asset Management concordou em adquirir uma participação de 50% na CLI, ajudando-a a financiar a aquisição.

A Rumo opera cerca de 13.500 quilômetros de linhas ferroviárias que conectam estados agrícolas, incluindo o maior produtor de soja Mato Grosso, a terminais de exportação. As ações da companhia sobem 22% no acumulado do ano.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/10/2023

GOVERNO FEDERAL VAI INVESTIR R\$ 900 MI EM PROGRAMA PARA ENFRENTAMENTO ÀS ORGANIZAÇÕES CRIMINOSAS

Um dos eixos previstos é o foco em ações de controle nas áreas de portos, aeroportos, fronteiras e divisas

Por João Valadares, Valor — Brasília



Sede do Ministério da Justiça, em Brasília, Distrito Federal — Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

O Ministério da Justiça lançou na manhã desta segunda-feira (2) um programa específico de combate a organizações criminosas. De acordo com as diretrizes da ação, o principal objetivo é a tentativa de gerar uma integração institucional e informacional entre todas as redes de enfrentamento. O governo federal anunciou o investimento de R\$ 900 milhões até 2026. Um dos eixos previstos é o foco em ações de controle nas áreas de portos,

aeroportos, fronteiras e divisas.

De maneira genérica, o Programa Nacional de Enfrentamento às Organizações Criminosas (Enfoc) pretende atingir metas estabelecidas com a valorização de recursos humanos das instituições de segurança pública, fortalecimento da investigação criminal e incremento de atividades de inteligência.

O lançamento do programa ocorre no momento em que o ministro da Justiça, Flávio Dino, sofre críticas nos bastidores do governo em razão de episódios de recrudescimento da violência em alguns Estados, sobretudo na Bahia e no Rio Grande do Norte.

O plano envolverá a Secretaria Nacional de Segurança Pública (Senasp), Secretaria Nacional de Justiça (Senajus), Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas e Gestão de Ativos (Senad), Secretaria Nacional de Políticas Penais (Senappen), Polícia Federal (PF) e Polícia Rodoviária Federal (PRF).

O Enfoc terá cinco eixos: Integração institucional e informacional; aumento da eficiência dos órgãos policiais; portos, aeroportos, fronteiras e divisas; aumento da eficiência do sistema de Justiça Criminal; e cooperação entre os entes. A implementação das ações será gradual, através de ciclos, sendo a última em 2026.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/10/2023

SANTO ANTÔNIO ENERGIA INTERROMPE OPERAÇÃO NA USINA SANTO ANTÔNIO POR BAIXO NÍVEL DO RIO MADEIRA

A companhia diz que a medida foi tomada em consonância com o Operador Nacional do Sistema Elétrico – NOS

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

A Santo Antônio Energia interrompeu a operação da Usina Hidrelétrica Santo Antônio, em Porto Velho, por conta baixos níveis de vazão registrados atualmente no Rio Madeira, aproximadamente 50% abaixo da média histórica.

A companhia diz que a medida foi tomada em consonância com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), que vai operar o sistema de forma a manter suas condições sistêmicas adequadas junto aos demais agentes.

O Rio Madeira continuará seguindo seu curso natural neste período, com passagem de vazão concentrada no vertedouro principal da usina, sem qualquer impacto no fluxo normal.

Além disso, a Santo Antônio Energia diz que durante este período de restrição hídrica as receitas dos contratos de venda de energia elétrica não serão impactadas. — Foto: Divulgação

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/10/2023

GRUPO CEDRO PLANEJA INVESTIR R\$ 1,8 BILHÃO EM FERROVIA NA SERRA AZUL

Projeto de primeira ferrovia de curta distância do país, voltada a escoar minério de ferro, terá vantagem de emissão menor de CO2 em relação às 2,5 mil carretas rodoviárias que fazem o transporte na região

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Empresário Lucas Kallas (à esq.) e Martins, conselheiro: esse projeto, na Serra Azul, é emblemático para MG e a mineração — Foto: Gabriel Reis/Valor

O Brasil poderá ter a primeira ferrovia de curta distância (short line, no jargão em inglês), o que é comum em países como EUA para atender cargas específicas e onde não passa grande linha férrea. O projeto foi protocolado na ANTT, agência reguladora do setor, há dois meses, dentro das regras de novas regras para ferrovias no país.

O grupo mineiro Cedro Participações, comandado pelo empresário Lucas Kallas, está à frente do empreendimento. A Cedro aguarda o aval da agência para dar partida a todos os procedimentos para viabilizar a obra, como licenciamento ambiental, apresentação do projeto aos potenciais usuários e

também às comunidades da região.

“É um investimento emblemático para a mineração de ferro em Minas Gerais. Ele traz benefícios sociais e ambientais à região onde será construído, além de oferecer frete inferior aos futuros usuários”, afirmou Kallas, em entrevista exclusiva ao Valor.

O empresário, que também atua no ramo da mineração de ferro em outras partes do Estado, começou a desenhar o projeto da “small railway” há um ano, com base na situação de transporte da carga por meio rodoviário constatada na região. Kallas informa que o investimento orçado para o empreendimento, sem considerar material rodante (locomotivas e vagões), soma R\$ 1,8 bilhão.

Denominada Ramal Serra Azul, a short line prevê se conectar aos trilhos da MRS Logística, que desce para portos do Rio e de São Paulo. O trajeto desenhado é de 32,4 km, ligando os municípios de Itaúna e São Joaquim das Bicas, permeando o complexo montanhoso da região Serra Azul, no Quadrilátero Ferrífero.

Na região que passará o ramal operam cinco produtoras de minério de ferro. Atualmente, essas empresas utilizam carretas rodoviárias para transportar sua produção até pátios de embarque ao lado da linha da MRS e daí é levada para portos no Estado do Rio.

Com capacidade de transportar 25 milhões de toneladas por ano, o Ramal Serra Azul vai ser uma alternativa de transporte do minério dessas mineradoras: Ipê, ArcelorMittal Mineração, Musa, Comisa e Minerita. “São 2,5 mil carretas circulando por rodovias da região, principalmente na BR-381, todo



dia, carregadas com 37 mil quilos, gerando acidentes, desgastes na via e com maior custo do frete do que o que a ferrovia vai oferecer”, afirma Kallas.

No projeto estão previstos trilhos de bitola de 1,6 metro, igual à da ferrovia da MRS. Serão cinco composições (trens) de 132 vagões cada. Cada vagão pode transportar 100 toneladas. Segundo a Cedro, cada trem levará volume o equivalente ao de 471 carretas. O prazo de construção da obra, após aval de todos os envolvidos, é de 24 meses.

“Com a ferrovia, a emissão anual de CO2 pode cair até 50 mil toneladas”

— José Carlos Martins

Do ponto de vista ambiental, informam Kallas e José Carlos Martins, conselheiro especializado de mineração da Cedro Participações, a short line tem vantagem sobre o transporte rodoviário na emissão de gases do efeito estufa (GEE). Segundo os estudos da empresa, a distância média de transporte cairá de 50 km para 30 km. “Como a ferrovia emite um terço do que gera os caminhões, o efeito combinado pode reduzir em até 50 mil toneladas ao ano as emissões de CO2. Mais de 70% sobre os níveis atuais de emissão”, diz Martins.

“O projeto tem muitos méritos. Havia uma apelo e pressão grande da Associação dos Municípios Mineradores de Minas Gerais (AMIG) para reduzir o impacto das carretas na região do Quadrilátero Ferrífero”, observa Martins. Segundo ele, a pequena mineração nasceu onde tinha minério, e não logística integrada, e vem crescendo. “A grande vantagem é que o ramal faz a integração ao fluxo logístico da grande ferrovia e tem custo menor que o do rodoviário”, acrescenta.

“É um caminho sem volta para elevar a produção. As pequenas mineradoras viraram médias, e até grandes, e requerem logística com custo mais competitivo. Hoje, chega a representar 40% do custo total. As grandes já nasceram integradas”, diz Kallas.

Segundo o empresário, a obra será bancada com recursos próprios e parte via captação de recursos com emissão de debênture incentivada de infraestrutura. “O volume de carga permite securitizar, por isso, um mérito do ponto de vista econômico-financeiro e de longo prazo”, diz Martins.

Para viabilizar a captação do minério da região, estão previstas correias transportadoras desde o ramal até as minas - “para minimizar impacto sócio-ambiental” - e dois pátios rodoferroviários, que serão entrepostos de embarque automatizados junto à short line.

Um passo importante, após a concessão da outorga da linha pela ANTT, afirma Kallas, é fazer um amplo debate que envolva Ministério dos Transportes, governo de Minas, órgãos ambientais, prefeituras ao longo do traçado da short line, comunidades e as potenciais clientes (as mineradoras, que, a priori, terão grande redução dos custos operacionais) e a própria MRS Logística.

O grupo informa que serão gerados na obra 1 mil empregos diretos e 3 mil indiretos. Na operação, estão previstos até 400.

Procurada, por meio da assessoria de imprensa, desde quinta-feira à tarde, a direção técnica da ANTT não respondeu pedido de informação sobre a situação do projeto dentro da agência de transportes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/10/2023

SEGURANÇA VIRA PONTO FRÁGIL DA GESTÃO LULA

Violência em Estados petistas respingam no Planalto e divisão de ministério racha o governo

Por Renan Truffi e Fabio Murakawa — De Brasília

Com a melhora nos indicadores econômicos, o calcanhar de aquiles do governo Luiz Inácio Lula da Silva passou a ser a segurança pública e virou o pano de fundo das articulações que podem culminar

na indicação do Ministro da Justiça e Segurança Pública, Flávio Dino, ao Supremo Tribunal Federal (STF).

Estados que são governados pelo PT, como Bahia e Rio Grande do Norte, têm registrado episódios de recrudescimento da violência nos últimos anos. A cúpula do partido começou a disparar “fogo amigo” contra Dino do PSB, a quem responsabiliza pela situação. Alguns voltaram a defender a cisão da pasta em dois ministérios.



Dino: ministro argumenta que desde a posse precisou atuar em várias crises, como a tentativa de golpe do 8 de janeiro — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Justiça e Segurança Pública tem argumentado que desde a posse precisou atuar emergencialmente em várias crises, como a tentativa de golpe do 8 de janeiro e a situação dos Yanomamis. Na pasta, argumenta-se que aumentou a articulação do governo com os Estados com o objetivo de minar a atuação das facções criminosas: está programada para esta

segunda (2) o lançamento do chamado Programa Nacional de Enfrentamento das Organizações Criminosas, que terá ações específicas em portos e aeroportos, por exemplo, locais que servem de entreposto para a venda de drogas.

Mas nos Estados, além de crises em São Paulo e no Rio, o caso mais emblemático é o da Bahia, Estado que foi governado nos últimos oito anos justamente pelo atual ministro da Casa Civil, Rui Costa (PT-BA), um dos auxiliares mais próximos de Lula, e segue com o PT.

Segundo dados do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, o Estado foi o líder nacional no ranking de mortes violentas intencionais em 2022, com 6.659 registro desse tipo. Este número inclui, por exemplo, os homicídios dolosos, qualificados (como feminicídios), lesões corporais que terminam com morte, latrocínios, mortes de policiais e, por fim, assassinatos cometidos por eles próprios.

A escalada de violência nas cidades baianas teria relação com a disputa por território entre facções criminosas que tentam se nacionalizar. A mesma explicação se repete em relação ao Rio Grande do Norte, que ganhou espaço no noticiário nos últimos meses após suas cidades terem sido alvo de ações coordenadas por uma organização criminosa.

Diante desse cenário, Dino virou o alvo preferencial de alguns integrantes do PT, nos bastidores. A explicação para essas críticas é que o atual titular estaria dando mais atenção às questões de Justiça, sua área de formação, do que ao problema da segurança.

O secretário-executivo do Ministério da Justiça, Ricardo Cappelli, rebate essa tese. Em entrevista ao Valor, ele defendeu que o verdadeiro motivo do “fogo amigo” são as ambições “desmedidas” de grupos que perderam a batalha por espaços na Esplanada.

“Os ataques e as críticas não passam de uma ambição desmedida por poder e fogo amigo contra o governo do presidente Lula. Isso é desonestidade intelectual, porque são apenas oito meses de governo”, disse. “Vamos provar na prática que esse discurso é uma falácia usada por duas vertentes: pela extrema direita e por setores com ambição desmedida por ocupar o ministério, para fazer fogo amigo.”

Na avaliação de Cappelli, a nova investida pelo desmembramento do ministério se intensificou em função das especulações sobre a ida de Dino ao STF, já que uma nova vaga na Corte será aberta com a aposentadoria de Rosa Weber.



“Queriam separar o Ministério da Justiça - e estão tentando agora um segundo turno nesse debate. Eles aproveitam esse debate sobre a eventual ida do Flávio ao STF porque o Flávio é muito forte. Se ele [Dino] sai do MJ, eles aproveitam esse momento de fragilidade para tentar atacar.”

Além do lançamento do Programa Nacional de Enfrentamento das Organizações Criminosas, outra frente de atuação da pasta para ajudar a conter a expansão dessas facções se dá na Amazônia. O governo decidiu desembolsar R\$ 2 bilhões, atrelados ao Fundo Amazônia, para combater o tráfico de pessoas e drogas, a prostituição infantil e o garimpo na região. Como parte dessa ofensiva, serão implantadas bases integradas (PF, PRF e Forças Estaduais) de segurança para o combate ao crime organizado, sendo 28 terrestres e 6 fluviais.

“Vamos chegar no fim do ano com números concretos de alta de apreensão de armas e de drogas e com um número de mortes violentas intencionais menores do que os dos últimos anos”, defendeu.

Em entrevista ao Valor, a diretora-executiva do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, Samira Bueno, classificou a questão da violência como o “calcanhar de Aquiles” do governo Lula, embora veja uma mudança radical e positiva em relação à abordagem armamentista da gestão de Jair Bolsonaro (PL).

Ela mencionou o caso da Bahia. Para Samira, o atual chefe da Casa Civil “foi instrumentalizando as forças policiais” a agir com violência. E exemplificou com uma frase dita pelo então governador em 2015, após a morte de 12 jovens por policiais em um caso que ficou conhecido como a “Chacina do Cabula”. À época, Costa comparou o instinto de atirar ao de um jogador de futebol: “[O policial] é como um artilheiro em frente ao gol que tenta decidir, em alguns segundos, como é que ele vai botar a bola dentro do gol, para fazer o gol”.

Para a especialista, a violência policial no Estado, governado pelo PT há 20 anos, coloca o governo “em uma saia justa”.

“O legado que Rui Costa deixou para Jerônimo [Rodrigues, atual governador] é algo que o partido sempre condenou”, diz. “Isso coloca Flávio Dino em enorme saia justa. Como o governo federal vai fazer críticas ao que acontece na Bahia, sendo que isso é uma herança do atual ministro da Casa Civil?”

Para ela, “qualquer medida que o governo federal tome para controlar a violência na Bahia é vista como um fracasso da gestão de Rui Costa como governador”.

Dados preliminares do Fórum apontam para uma continuidade da queda nos índices de crimes violentos no Brasil no primeiro semestre, mantendo uma tendência que vinha ocorrendo desde 2018.

Samira afirma que a maioria da população rechaça as políticas armamentistas apregoadas por Bolsonaro, mas diz que Lula tem o desafio de manter os índices em queda para não correr o risco de despertar esse apoio às armas no país.

“É o grande desafio da gestão Lula: ser capaz de continuar com essa queda”, opina. “E o desafio é ser capaz de fazer isso sendo leal aos seu programa de governo.” Ela se diz favorável à criação de um ministério dedicado exclusivamente à Segurança Pública, classificando como “positiva” a experiência do governo Michel Temer. Mas afirma que isso deveria ter sido feito durante a transição, quando a ideia foi derrotada.

Procurado, Rui Costa não comentou. Já a Secretaria de Segurança Pública da Bahia afirmou, em nota, que o Estado “apresentou nos últimos anos reduções das mortes violentas, dos ataques contra instituições financeiras, entre outros indicadores” e que no período “foram realizados uma série de investimentos, adoção de medidas e reforços, envolvendo todas as forças de segurança do Estado”.

Para o órgão, “um dos desafios na área é lidar com as consequências da permissividade das interpretações das leis”.

“Não é incomum que pessoas que cometem crimes como assaltos a ônibus, roubo de veículos e até homicídios voltem às ruas pouco tempo depois. As polícias trabalham muito, apresentam alta de produtividade, conseguem reduzir a maioria dos índices criminais, ano a ano, apreendendo números recordes de armas e drogas. Mesmo assim, diariamente, acabam conduzindo as mesmas pessoas, que na maioria das vezes acumulam diversas passagens pelo mesmo tipo de crime”, diz a nota. “É necessário discutir esse assunto, envolver toda a sociedade, buscando soluções conjuntas para o problema da violência, que não é só uma questão de polícia.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SAAM TOWAGE BRASIL NEUTRALIZA EMISSÕES DE GEE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 02/10/2023 - 12:15



Divulgação Saam Towage Brasil

Empresa, que adquiriu créditos de carbono do projeto de biogás, se considera primeira companhia de rebocadores do país a atingir 'carbono zero'

A Saam Towage Brasil informou ao mercado que neutralizou 100% de suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) de 2022. A companhia adquiriu créditos de carbono do projeto de biogás Estre Pedreira, que captura e destrói o gás metano (CH₄) gerado pelo resíduo doméstico em um aterro sanitário de São

Paulo. De acordo com o armador, o local recebe anualmente 1.200.000 toneladas de resíduos sólidos procedentes de dezenas de municípios da região. A empresa se considera a primeira companhia de rebocadores do país a atingir 'carbono zero'.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) emitiu certificação após verificação da conformidade sobre a neutralidade de carbono, referente ao período de 1º de janeiro até 31 de dezembro de 2022. A neutralidade de carbono foi obtida para 33.807 toneladas métricas de CO₂ equivalente referente ao período inventariado. "A organização obteve a neutralidade 100% por compensação de emissões residuais através de compra de créditos de carbono, por ser o primeiro ano de qualificação", mencionou a ABNT no certificado.

A diretora da Saam Towage Brasil, Renata Ervilha, destacou que este é um grande passo na estratégia de sustentabilidade da empresa, tornando-a parte integrante da cadeia de sustentabilidade dos clientes. Ela acrescentou que o processo também contribui com a diminuição das pegadas de carbono nas operações dessas empresas. A operadora também adota medidas internas de redução do consumo de diesel das embarcações. "Continuamos avançando com nosso compromisso de uma gestão cada vez mais colaborativa com o meio ambiente", salientou Renata no comunicado.

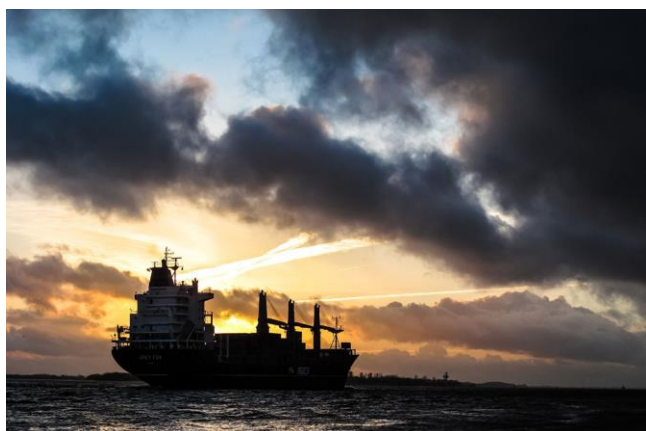
A Saam Towage atualmente opera 65 rebocadores próprios no Brasil, com 100% da frota composta por rebocadores azimutais. Em maio deste ano, a Saam concluiu o processo de compra de 21 rebocadores da empresa brasileira Starnav, que contemplou 19 rebocadores em operação e 4 novos rebocadores, que já foram entregues. O valor total acordado pelos ativos da Starnav é da ordem de US\$ 198 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2023

HAPAG-LLOYD PUXA FRETES PARA CIMA A PARTIR DA ROTA ÁSIA-EUROPA

Da Redação NAVEGAÇÃO 02/10/2023 - 16:00



Os fretes marítimos estão subindo nos serviços entre Ásia e Europa. A Hapag-Lloyd puxa o aumento para cargas a serem transportadas a partir de 1º de novembro.

A transportadora alemã informou nesta segunda-feira (2) que aumentaria a sua taxa FAK de 40 pés para o Norte da Europa para US\$ 1.750 e para o Mediterrâneo Ocidental para US\$ 1.950. A FAK (Freight All Kinds) é uma modalidade de frete cobrado por contêiner aonde se pode colocar qualquer tipo de mercadoria.

Uma análise recente da Sea-Intelligence, baseada nos dados detalhados da Hapag-Lloyd nos seus relatórios financeiros trimestrais, concluiu que os custos da transportadora com sede em Hamburgo eram cerca de 29% mais elevados do que antes da pandemia. Os principais componentes foram os custos operacionais dos navios, que aumentaram 30%, e um grande salto nos custos de manuseio e transporte, 37% mais altos do que antes da pandemia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2023

THYSSENKRUPP E WILHELMSSEN SE TORNAM PARCEIRAS EM IMPRESSÃO 3D PARA A INDÚSTRIA NAVAL

Da Redação NOTÍCIAS



A alemã thyssenkrupp e a norueguesa Wilhelmsen fundaram uma joint venture, Pelagus 3D, que oferecerá peças de reposição para a indústria marítima em todo o mundo por meio de uma plataforma digital e impressão 3D. O comunicado foi feito em cerimônia realizada nesta segunda-feira (2)

A nova empresa utilizará moderna tecnologia de fabricação aditiva e uma rede global de parceiros para produzir e entregar peças de reposição.

Para a joint venture, a thyssenkrupp contribui com seu conhecimento tecnológico em manufatura aditiva, bem como com as capacidades de seus próprios centros tecnológicos em Cingapura e na Alemanha para fornecer produtos metálicos 3D para aplicação em transporte marítimo e outras indústrias. A Wilhelmsen, por sua vez, contribuirá com seu conhecimento marítimo e experiência das necessidades dos gestores de frotas de navios.

No coração do Pelagus 3D estará a plataforma digital desenvolvida pela thyssenkrupp Materials Services, que servirá como um elo entre clientes, bem como gerentes de navios e OEMs.

Através desta plataforma, a joint venture terá acesso a uma rede global de parceiros com diversas tecnologias de fabricação, principalmente tecnologias de impressão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2023

CANAL DO PANAMÁ RESTRINGE MAIS A TRAVESSIA COM A SECA PERSISTENTE

Da Redação NAVEGAÇÃO 02/10/2023 - 10:04



A Reuters relata que no fim de semana a Autoridade do Canal do Panamá informou que a falta de chuva a levou a reduzir o número de trânsitos diários de 32 para 31, abaixo dos 40 por dia que normalmente operaria.

Com a seca persistente, até agora o impacto das restrições à travessia do Canal do Panamá são menores para navios contêineres, que têm prioridade. Mas a situação está se agravando.

Nove navios por dia poderão utilizar as suas eclusas neo-panamax, capazes de transitar navios com capacidade até 14.000 TEUs, embora as restrições em vigor signifiquem que não podem estar totalmente carregados. Outros 22 navios por dia poderão utilizar as eclusas Panamax.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2023

ARGENTINA POSTERGA COBRANÇA DE PEDÁGIO NA HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAI

Da Redação NAVEGAÇÃO 02/10/2023 - 16:00



O país não imporá embargos ou interdições judiciais pelo período de 60 dias

Em reunião extraordinária do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraná-Paraguai, foi aberto espaço de negociação entre a Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai, a fim de resolver a disputa sobre o pedágio que a Argentina cobra no trecho da hidrovia sob sua administração. A informação é da publicação El Litoral.

A Argentina se comprometeu a não impor embargos ou interdições judiciais aos navios dos países signatários por um período de 60 dias. A medida busca aliviar tensões e permitir espaço para discussão.

De acordo com a regulamentação de pedágio em vigor, os navios de bandeira argentina podem fazer o pagamento em sua moeda local, enquanto os navios estrangeiros pagam uma taxa de US\$ 1,47 por registro. Este valor suscitou reclamações, pois resultaria num aumento significativo dos custos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/10/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 02/10/2023