

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 170/2023
Data: 10/10/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTOS EM ISRAEL PERMANECEM ABERTOS E TROCAS COMERCIAIS COM O BRASIL NÃO SÃO AFETADAS	4
MEDIDAS MINIMIZAM POLUIÇÃO SONORA NO PORTO DE SANTOS DURANTE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	5
DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA: MELHORAR O QUE JÁ É ÓTIMO?	6
PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE CARGA RECORDE DE FERTILIZANTE NO CAIS PÚBLICO	8
ANTAQ ALTERA DATAS E FORMATOS DAS PRÓXIMAS REUNIÕES ORDINÁRIAS DA DIRETORIA	8
ASSINADO MEMORANDO VISANDO PRODUÇÃO DE ENERGIA E AMÔNIA VERDE NO PORTO DO PECÉM NO CEARÁ	9
PORTOS BRASILEIROS ENFRENTAM DEFASAGEM DE 15 ANOS	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
ALTERADAS MODALIDADES E DATAS DAS PRÓXIMAS REUNIÕES DE DIRETORIA DA AGÊNCIA	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	12
NÃO CAIA EM GOLPE! PROGRAMA VOA BRASIL AINDA NÃO FOI LANÇADO	12
EM REUNIÃO COM MINISTRO COSTA FILHO, MOVEINFRA APRESENTA R\$ 80 BILHÕES EM INVESTIMENTOS	13
GOVERNO FEDERAL ASSINA ACORDO PARA AMPLIAR VOOS INTERNACIONAIS E ATRAIR TURISTAS ESTRANGEIROS	14
PORTAL PORTO GENTE.....	14
POR QUE SE CALA O GOVERNADOR DE SÃO PAULO SOBRE AS HIDROVIAS DA BAIXADA SANTISTA?.....	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	16
EDITORIAL – O TREM INTERCIDADES, UM ÍMPULSO PARA A MOBILIDADE E A ECONOMIA	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
<i>Investimentos 1</i>	17
<i>Investimentos 2</i>	17
<i>Investimentos 3</i>	17
<i>Transportes terrestres</i>	17
FERROVIAS - SP LANÇA EDITAL DO TREM INTERCIDADES QUE VAI LIGAR A CAPITAL ATÉ CAMPINAS	17
ENERGIA LIMPA - BYD INSTALA AS PRIMEIRAS FÁBRICAS DE CARROS ELÉTRICOS	18
NAVEGAÇÃO - MÉDICO DE NAVIO MAIS BONITO DO MUNDO MORRE EM ACIDENTE DE MOTO EM FORTALEZA	20
MERCOSUL - LULA ASSINA DECRETO QUE PRORROGA CONCESSÃO DA PONTE BINACIONAL.....	21
REGIÃO SUL - PORTO DE ÍMBITUBA FECHA SETEMBRO COM AUMENTO DE 11% NA MOVIMENTAÇÃO.....	22
NACIONAL - IBL CONTA COM NOVO DIRETOR-EXECUTIVO	22
FERROVIAS - BROOKFIELD DECIDE VENDER SUA PARTE NA VLI À VENDA	24
FERROVIAS - EMPRESAS DO SETOR DE TRANSPORTES PLANEJAM INVESTIR R\$ 80 BI. E CIFRA PODE AUMENTAR.....	24
REGIÃO NORTE - DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO E EROÇÃO SÃO DESAFIOS PARA DRAGAGEM NOS RIOS AMAZÔNICOS	25
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE CABEDELO AVANÇA RUMO À HOMOLOGAÇÃO DO NOVO CANAL	26
REGIÃO SUDESTE - PARCERIA DA DP WORLD E FGV PROMOVE NOVA DISCIPLINA SOBRE LOGÍSTICA PORTUÁRIA	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
IBL LIDERA COMITIVA EM VISITA AO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS	28
CONFIRA O EXPEDIENTE DOS SERVIÇOS DE SANTOS DURANTE O PERÍODO DE FERIADO DESTA SEMANA	28
BRASIL SUGERE ESTUDO PARA VIABILIZAR EXPANSÃO DO ACORDO MERCOSUL – ÍNDIA	31
EMBAIXADOR DA PALESTINA NO BRASIL DIZ QUE EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS NÃO DEVEM SER AFETADAS	31
NAVIOS DA MARINHA DO BRASIL PARTEM RUMO À ANTÁRTICA	32
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	34
BRASIL SERÁ UM DOS 5 MAIORES PRODUTORES DE BIOMETANO DO MUNDO, PREVÊ IEA	34
CARVÃO, ÓLEO, GÁS E AS MOEDAS DE ENERGIA	35
OS PRIMEIROS EFEITOS DA GUERRA SOBRE ÓLEO E GÁS.....	37
JORNAL O GLOBO – RJ.....	39
TÉCNICOS DO TCU DEFENDEM QUE PISOS DE SAÚDE E EDUCAÇÃO SEJAM APLICADOS SÓ A PARTIR DE 2024	39
SEMANA DE TRABALHO DE 4 DIAS: VEJA PAÍSES QUE TESTAM O MODELO DEFENDIDO PELO MINISTRO DO TRABALHO	40
BRASIL VAI PROPOR AMPLIAÇÃO DE ACORDO COMERCIAL ENTRE ÍNDIA E MERCOSUL	44
GLOBO RURAL: AGRICULTORES RESERVAM PARTE DAS FAZENDAS PARA UMA NOVA PRODUÇÃO: ENERGIA SOLAR	45
VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
BYD NEGOCIA ISENÇÃO DE IPVA PARA CARRO ELÉTRICO NA BAHIA	47
ISRAEL CONTINUA A ATACAR GAZA E DIZ TER MATADO INFILTRADOS NA FRONTEIRA COM O LÍBANO.....	48



'NÃO CONSEGUIMOS MAIS PASSAR SEIS MESES SEM UMA CRISE', DIZ PRESIDENTE DO BC.....	49
LÍDERES DA CÂMARA DECIDEM VOTAR PROJETO SOBRE FUNDOS OFFSHORE NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	52
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL TRIPLICA A EXPORTAÇÃO DE MILHO EM 2023	52
INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS OCEÂNICAS É FORMALIZADO NO PARQUE TECNOLÓGICO DA UFRJ	52
CODEBA INICIA OBRA DE ADEQUAÇÃO NA RETROÁREA DO PORTO DE SALVADOR	54
PORTO DO ITAQUI MANTÉM TENDÊNCIA DE CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO EM SETEMBRO.....	54
TECON SUAPE OBTÉM CERTIFICAÇÃO NEUTRA EM CARBONO	54
ESTUDO DA LR INDICA PAPEL DOS ESTALEIROS DE REPARO NA DESCARBONIZAÇÃO	55
OCEANEERING FECHA CONTRATO DE CINCO ANOS COM A PETROBRAS.....	56
FRENTE PARLAMENTAR DISCUTE PERSPECTIVAS PARA POLO NAVAL DO RS.....	56
CUSTOS E FALTA DE CAPACIDADE DESESTIMULAM VINDA DE NAVIOS MAIORES, APONTA CENTRONAVE	58
ARTIGO - BOX COOLERS, O QUE FAZER NA PRÓXIMA DOCAGEM	59
COM 5,8 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS, PORTOS PARANAENSES REGISTRAM SEU MELHOR SETEMBRO	59
LOCALFRIO CHEGA AOS 70 ANOS COM NOVA MARCA E MIRA FATURAMENTO DE R\$ 1 BILHÃO	60
DNV LANÇA DIRETRIZES PARA SISTEMAS DE CAPTURA DE CARBONO A BORDO DE NAVIOS	61
ESTALEIRO HYUNDAI LANÇA PRIMEIRO GRANDE PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A METANOL VERDE DA MAERSK	61
CONSTRUTORES NAVAIS COREANOS PERDEM PEDIDOS PARA A CHINA EM SETEMBRO.....	62
NORUEGA APORTA MAIS US\$ 19,4 MILHÕES PARA O PROJETO GREENVOYAGE2050	62
PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBERÁ 37 NAVIOS EM 121 ESCALAS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS QUE COMEÇA DIA 27	63
ARTIGO - A AGENDA ESG PASSA PELA EXTENSÃO DO REPORTO A REDEXS E DEPOTS	64
PORTO DE ÍMBITUBA COMEMORA CRESCIMENTO NO RESULTADO MENSAL DE SETEMBRO	66
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	66
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	66



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTOS EM ISRAEL PERMANECEM ABERTOS E TROCAS COMERCIAIS COM O BRASIL NÃO SÃO AFETADAS

Porém, especialistas creem que o conflito pode gerar alta de preços em petróleo e fertilizantes

Por: *Bárbara Farias*



O porto de Ashdod fica a 40 quilômetros ao sul de Tel Aviv e é um dos principais pontos de entrada de cargas em Israel Foto: Rodrigo Nardelli/TV Tribuna

Dois dias após o ataque do grupo extremista Hamas à Faixa de Gaza, deflagrado no sábado, as trocas comerciais entre Brasil e Israel ainda não foram afetadas. Os portos israelenses permanecem abertos, mas a participação do país na corrente de comércio brasileira é relativamente pequena e representou 0,37% nos primeiros nove meses do ano, segundo a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério

do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. No entanto, especialistas ouvidos por A Tribuna analisam que poderá haver alta de preços do petróleo e de fertilizantes.

De acordo com a Secex, as exportações do Brasil para Israel entre janeiro e setembro somaram US\$ 570 milhões, enquanto as importações alcançaram US\$ 1,068 bilhão. Com isso, a corrente de comércio atingiu US\$ 1,638 bilhão.

O advogado e doutor em Direito Econômico, Emanuel Pessoa, afirmou que “a princípio, a corrente de comércio não deve ser afetada” até porque o país do Oriente Médio vem reduzindo as compras nacionais. “Em 2023, já houve uma forte queda nas exportações para Israel em relação a 2022, de mais de 50%. A participação é modesta, sendo algo na ordem de 0,37% da nossa corrente de comércio até este mês. Ano passado, importamos US\$ 2 bilhões e exportamos US\$ 1,9 bilhão para Israel. Este ano, os números de exportação sofreram queda de mais de 60%”, afirmou.

Sem abalos

Pessoa apontou que o Brasil exporta para Israel, principalmente, óleos de petróleo e de minerais betuminosos, seguido de proteína animal e soja. “Por sua vez, o que mais importamos de lá são fertilizantes químicos e outros produtos usados no cultivo, como herbicidas. O fechamento de portos israelenses não deve afetar severamente o Brasil, já que a maior parte dos nossos fertilizantes importados vem da Rússia e da Bielorrússia”.

O especialista comentou ainda que “recentemente, Israel abriu o mercado de frango para exportações brasileiras, que podem se ver privadas dessa abertura, no curto prazo, se os portos fecharem. Contudo, o grosso das exportações de Israel estão em produtos de alto valor agregado, como máquinas, softwares, diamantes e produtos químicos. Embora Israel exporte laranja e algodão, produtos nos quais compete com o Brasil, o nosso volume é muito maior e os ganhos não seriam tão significativos em termos relativos”.

O economista e doutor em Relações Internacionais, Igor Lucena, compartilha da mesma análise. “Muitos dos produtos que vão para Israel às vezes são renegociados e enviados à Faixa de Gaza, por meio de empresas que compram do Brasil e revendem. Pode haver diminuição, mas não acredito que seja significativa”.

Lucena estimou que o conflito em Israel poderá impulsionar as exportações brasileiras de petróleo e derivados. “Como a máquina de guerra vai funcionar muito forte, e nós exportamos mais de US\$ 1 bilhão em petróleo e derivados para Israel em 2022, isso pode até aumentar apesar das dificuldades”.

Proteína

O economista calcula também que haja possível redução na compra de proteína animal do Brasil. “Já a carne, que nós exportamos cerca de US\$ 250 milhões no ano passado, pode diminuir um pouco por causa das sanções e do cerco à região de Gaza”.

No entanto, o especialista afirmou que se os portos israelenses forem fechados, a preocupação maior será com fertilizantes. “Nós compramos mais de US\$ 1,2 bilhão em fertilizantes que são mais importantes para a nossa produção agrícola do que de fato para a nossa balança comercial”.

Lucena observou ainda que poderá haver uma retenção nas exportações de produtos químicos e plástico por Israel. “Nós importamos mais de US\$ 300 milhões em produtos químicos, US\$ 150 milhões em plásticos e produtos orgânicos. Esses produtos podem ter algum impacto na cadeia produtiva, pois podem ser retidos por Israel para abastecimento interno, principalmente nas áreas química, de plásticos e de reconstrução”, afirmou.

Agronegócio

O advogado, mestre em Direito Marítimo e especialista em logística, comércio internacional e agronegócio, Larry Carvalho, avalia que as consequências da guerra podem levar algum tempo para serem percebidas no comércio global, mas poderão se tornar mais graves, caso o conflito se espalhe.

“Especialmente ao Irã, que é ao mesmo tempo um importante produtor de petróleo e apoiador do Hamas”. O especialista destacou que a maior preocupação ao Brasil seria o impacto ao agronegócio, principalmente a partir da dependência do Brasil a fertilizantes – os preços já foram impactados com o conflito entre Rússia e Ucrânia. “Hoje, o preço continua aproximadamente 50% acima do nível pré-conflito”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/10/2023

MEDIDAS MINIMIZAM POLUIÇÃO SONORA NO PORTO DE SANTOS DURANTE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Controle é feito pela Cetesb, Autoridade Portuária e pelas empresas

Por: Ted Sartori



Dois dos principais ruídos no Porto, que se mesclam à vida cotidiana, são os dos caminhões e o apito dos trens
Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Em meio à intensa movimentação de cargas que faz do Porto de Santos o mais importante do Brasil e o maior do Hemisfério Sul, as buzinas dos caminhões e os apitos dos trens integram o cotidiano da atividade. Por isso, medidas preventivas são constantemente tomadas para garantir uma relação harmônica entre o porto e as cidades que o cercam. Elas envolvem um amplo trabalho de fiscalização e melhorias com participações da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), da Autoridade Portuária de Santos (APS) e de empresas que atuam no complexo portuário.

Segundo a Cetesb, são recebidas e atendidas raras reclamações sobre o tema, provando eficiência no atual sistema de gestão. À Reportagem, o órgão estadual informou que o acompanhamento do

controle da poluição sonora e emissão de ruídos no ambiente portuário é feito durante o licenciamento ambiental de cada terminal. É o período em que, normalmente, são definidos esses controles, que podem ter caráter de uma única medição ou de períodos.

A maioria das empresas do Porto, conforme nota da APS, teve seus níveis de ruído medidos pelo menos uma vez no decorrer do empreendimento.

Além destes, existem também, por exemplo, os ruídos provocados pelo trânsito de caminhões nas vias públicas e o tráfego de vagões na ferrovia, que são de responsabilidade da APS. A companhia possui contrato com empresa de engenharia ambiental para realizar o monitoramento dos níveis.

A medição é feita em 23 pontos distintos ao longo do perímetro, nos períodos da manhã, tarde e noite. Esses níveis são comparados com os estabelecidos na NBR 10.152, conforme a resolução Conama 01/90. São realizadas campanhas trimestrais, afirma também a Autoridade Portuária.

Caminhões e terminais

No Porto de Santos, lembra a APS, a principal fonte de ruído que afeta a população é o tráfego rodoviário, modal mais utilizado no transporte de carga em todo o País. Para que os veículos circulem com tranquilidade rumo ao progresso econômico trazido pelo complexo portuário, houve alterações importantes.

A melhoria do pavimento das vias de circulação é uma delas. A reforma do piso na região defronte à Alfândega, com a substituição do paralelepípedo por asfalto, foi decisiva. O motivo é que justamente contribui para a diminuição dos níveis de ruído gerados por este tipo de fonte.

A modernização constante dos terminais portuários também acrescenta – e muito – contra a poluição sonora. Com isso, a substituição de equipamentos antigos por outros mais novos surte importantes efeitos nos níveis de ruído, compondo uma paisagem portuária ainda mais agradável aos olhos – e ouvidos – de todos.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 10/10/2023*

DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA: MELHORAR O QUE JÁ É ÓTIMO?

Finalidade é incentivar a compra de títulos voltados ao financiamento de temas considerados críticos pelo Governo

Por: Flavia Maya



Foto: Pixabay

Desde 2011, existem no mercado as chamadas Debêntures Incentivadas de Infraestrutura. Para quem não tem familiaridade, debêntures são títulos de dívida que qualquer sociedade por ações pode emitir no mercado financeiro para a captação de recursos, sem afetar a sua composição acionária.

As chamadas Debêntures Incentivadas, por sua vez, são debêntures que têm atrelado um benefício fiscal do Governo Federal de isenção ou redução do Imposto de

Renda do investidor, de forma a incentivar o mercado à compra daquele título.

A finalidade do benefício fiscal, portanto, é incentivar a compra, pelo mercado, de títulos voltados para o financiamento de temas que sejam considerados críticos pelo Governo, dentre eles, a Infraestrutura. A



pesar da sua criação em 2011, e regulamentação em 2013, as Debêntures Incentivadas de Infraestrutura passaram a ser mais amplamente utilizadas em 2018, quando os valores emitidos anualmente saltaram de R\$ 9 bilhões para R\$ 21,6 bilhões. Hoje, o fluxo de emissão anual está entre R\$ 40 bi e R\$ 47 bi.

Com isso, o desembolso do BNDES com Infraestrutura, que em 2016 somou R\$ 36 bi, frente a cerca de R\$ 4 bi em Debêntures Incentivadas, em setembro de 2022 somou cerca de R\$ 33 bi no acumulado de 12 meses, versus quase R\$ 47 bi em captação via Debêntures Incentivadas no mesmo período.

E o mercado parece ainda longe de se considerar saturado pelo modelo. A oferta encontra demanda crescente, ainda mais com a inclusão de aspectos socioambientais e de sustentabilidade.

O sucesso das emissões se reflete tanto pelo incentivo direto à compra do ativo com benefício fiscal, mas também pelo seu impacto na redução do custo da operação para o emissor. Em suma, todos ganham.

Apesar do contexto já bem-sucedido das debêntures incentivadas de infraestrutura, tramita hoje pelo sistema bicameral legislativo o Projeto de Lei 2.646/2020, que visa a criação das Debêntures de Infraestrutura, com o argumento de ampliar o escopo das atuais debêntures incentivadas de infraestrutura.

A rigor, o texto do PL 2.646/2020 não revoga o sistema já existente pela Lei 12.431/2011, que criou as debêntures incentivadas. A ideia seria criar um modelo de Debênture de Infraestrutura destinado a investidores que não usufruem dos benefícios fiscais do modelo anterior. Para isso, o Projeto de Lei inclui um benefício ao emissor de dedução dos juros pagos ao investidor da base de cálculo de CSSLL e IR, benefício este que o emissor poderia então refletir em um aumento dos juros pagos ao investidor. Por outro lado, o benefício ao investidor deixaria de existir no novo formato, através de um regime progressivo de Imposto de Renda que chegaria a 25%.

Embora matematicamente o raciocínio possa fazer sentido, algumas questões atravessam a proposta.

De início, o texto do PL 2.646/2020 não faz uma distinção clara entre a aplicabilidade dos modelos. Na verdade, o texto da Lei 12.431/2011 se refere às emissoras apenas como “sociedades de propósito específico”, enquanto o PL 2.646/2020 abrangeria concessionárias, permissionárias, autorizatárias e arrendatárias, constituídas como sociedades de propósito específico, bem como suas controladoras. Com isso, em vez de uma convivência, o PL 2.646/2020 acaba por criar uma sobreposição entre os modelos, que pode vir a prejudicar a emissão de títulos no formato já existente.

Além disso, a ideia da oferta de juros mais altos ao mercado, compensada por uma dedução fiscal, conflita com a dinâmica que verdadeiramente rege a precificação desses ativos – a do livre mercado.

Diversos fatores impactam no custo de uma operação desse tipo, desde riscos corporativos e riscos financeiros a volume, prazo e garantias. É até possível que, no fim de toda essa precificação, o emissor se disponha a fazer um aumento proporcional da alíquota de juros compensando as deduções fiscais. Contudo, diante da ausência do benefício fiscal de redução de IR, é difícil determinar nesse momento que essa modalidade de Debênture de Infraestrutura será realmente atrativa para o mercado.

Não podemos negar que a intenção é benéfica. Diversificar o custeio da infraestrutura no Brasil significa desonerar os cofres públicos, acelerar e ampliar o desenvolvimento do setor. Contudo, é importante que na tentativa de ampliar um mercado e melhorar o que já é ótimo, não acabemos por prejudicar um modelo bem-sucedido, que ainda está em crescimento exponencial.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/10/2023

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE CARGA RECORDE DE FERTILIZANTE NO CAIS PÚBLICO

O navio Persistence Diva desembarcou 70.760 toneladas de sulfato de amônio

Por: ATribuna.com.br



O navio Persistence Diva desembarcou 70.760 toneladas de sulfato de amônio. A operação iniciou no dia 1º de outubro Foto: Divulgação/Portos do Paraná

O navio Persistence Diva desembarcou, no Porto de Paranaguá, 70.760 toneladas de sulfato de amônio, substância química utilizada na produção de fertilizantes utilizados no agronegócio. A embarcação atracou no último dia 1º de outubro, um domingo, quando iniciou a movimentação considerada recorde, segundo a Portos do Paraná.

De acordo com a empresa pública que administra os portos de Paranaguá e Antonina, foi a maior operação de fertilizantes em um único navio no cais público. A última movimentação recorde desse tipo de carga no cais público aconteceu em 21 de abril deste ano. O navio CSSC BRIGHT descarregou 64.199 toneladas.

De acordo com o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, os portos de Paranaguá e Antonina são a principal porta de entrada de fertilizantes no País, respondendo por 27% de todo adubo que chega ao Brasil. “Entre as vantagens que oferecemos está a prestação de serviço de modo eficiente, a disponibilidade para diálogo e um dos maiores parques industriais e de armazenagem do Brasil”, afirmou.

Atualmente, a capacidade estática de armazenagem passa de 3 milhões de toneladas de fertilizantes. No Porto de Paranaguá, o produto pode ser descarregado em três berços que são preferenciais no cais público (comercial) ou em qualquer outro berço que esteja livre. Além disso, há dois berços que atendem o setor no píer privado (Fospar) e outros dois berços em Antonina.

Segundo o diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, a movimentação de fertilizantes nos portos paranaenses teve um aumento nos últimos dois meses deste ano, e também em relação à mesma época em 2022. Em setembro deste ano, o volume somou 1.038.445 toneladas, o que representa um crescimento de 84,5% em comparação ao mesmo período do ano passado (562,7 mil).

“No início do ano houve uma queda na movimentação de fertilizantes, que foi retomada nos últimos dois meses e está alcançando grandes resultados. A expectativa é por novos recordes na movimentação deste segmento”, destacou.

De acordo com a Portos do Paraná, de janeiro a setembro de 2023 foram movimentadas 7.057 milhões de toneladas de fertilizantes.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna.com.br)

Data: 09/10/2023

ANTAQ ALTERA DATAS E FORMATOS DAS PRÓXIMAS REUNIÕES ORDINÁRIAS DA DIRETORIA

As alterações devem-se à adequação da agenda de compromissos dos membros do colegiado

Por: ATribuna.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a alteração do calendário de reuniões ordinárias da diretoria deste segundo semestre. A aprovação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU), da última sexta-feira (6).

Segundo informou a agência, as alterações devem-se à adequação da agenda de compromissos dos membros do colegiado. A próxima reunião ordinária será realizada de forma virtual, via SEI, das 14h do dia 16 às 14h do dia 18.

Já as reuniões ordinárias seguintes da diretoria serão realizadas na modalidade telepresencial nos dias 26 de outubro e 16 de novembro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/10/2023

ASSINADO MEMORANDO VISANDO PRODUÇÃO DE ENERGIA E AMÔNIA VERDE NO PORTO DO PECÉM NO CEARÁ

Parceria integra o projeto do hub de hidrogênio verde cujo investimento total previsto é de R\$ 3 bilhões

Por: ATribuna.com.br



Na sexta-feira (6), no Palácio da Abolição, o governador do Ceará, Elmano de Freitas, e o diretor de Novos Negócios da GoVerde, Ricardo Junqueira, assinaram um memorando de entendimento assumindo o compromisso de viabilizar a produção de energia e amônia verde, a partir de hidrogênio verde, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) Foto: Divulgação/CIPP

O Porto do Pecém, no Ceará, deu mais um passo em direção ao desenvolvimento da produção de energia limpa. Na sexta-feira (6), no Palácio da Abolição, o governador Elmano de Freitas e o diretor de Novos Negócios da GoVerde, Ricardo Junqueira, assinaram um memorando de entendimento, assumindo o compromisso de viabilizar a produção de energia e amônia verde, a partir de hidrogênio verde, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), na Região Metropolitana de Fortaleza.

O governador ressaltou o impacto da instalação do projeto para a cadeia do hidrogênio verde. “A GoVerde tem a pretensão de fazer um investimento para produção de energia e amônia verde para exportação. A implantação desse projeto que, para nós, é mais um passo importante daquilo que queremos: o Ceará como referência para o mundo na produção de hidrogênio verde e amônia, para desenvolver nossa economia e gerar mais oportunidades para o nosso povo”, afirmou Elmano de Freitas.

O projeto prevê três fases de implantação, constituindo-se em geração de energia fotovoltaica, transmissão de energia e indústria de produção de amônia. Para isso, o investimento total previsto é de R\$ 3 bilhões.

Representando as empresas GoVerde Energia e Apollo Asset, Ricardo Junqueira afirmou que o Ceará apresenta muitas vantagens competitivas no cenário mundial da economia verde. “A ideia é construir um parque de geração de energia com uma linha dedicada para exportar amônia verde para o cliente final, que já temos definido. Esperamos conseguir ser pioneiros nessa produção de amônia verde no estado, que tem muitas vantagens competitivas e toda a capacidade de entregar amônia verde para os Estados Unidos e Europa”.



A empresa projeta uma produção de 40 toneladas/dia de amônia verde na primeira fase do projeto. “Na fase dois seria mais 250 toneladas/dia e mais 200 toneladas na fase três”, complementou Junqueira.

Também estiveram presentes na ocasião, a secretária de Relações Internacionais do Ceará, Roseane Medeiros; o secretário-executivo de Energia da Secretaria da Infraestrutura, Adão Linhares; o secretário-executivo da Indústria da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Joaquim Rolim; a vice-presidente do CIPP, Rebeca do Carmo Oliveira; o conselheiro da GoVerde, Lúcio Gomes; entre outras autoridades.

Hub de hidrogênio verde

Até o momento, já foram assinados 33 memorandos com empresas nacionais e estrangeiras, com uma sinalização de investimentos acima de US\$ 30 bilhões (R\$ 145,7 bilhões). Desses, há três pré-contratos já firmados, nos quais a previsão de investimento é de US\$ 8 bilhões (R\$ 38,8 bilhões). A produção de H2V no Porto do Pecém tem uma capacidade instalada projetada de 6 gigawatts até 2034.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/10/2023

PORTOS BRASILEIROS ENFRENTAM DEFASAGEM DE 15 ANOS

Infraestrutura está atrasada em relação à de outros países, diz Centronave; burocracia afeta competitividade

Por: Da Redação

Em se tratando de infraestrutura nos acessos aos portos, seja aquaviário, rodoviário ou ferroviário, o Brasil apresenta um atraso de 15 anos em comparação a países com grandes complexos portuários inseridos no comércio internacional. A análise é do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave).

Além disso, a burocracia nos processos aduaneiros também afeta a competitividade e a eficiência do País no mercado externo, segundo especialista ouvido por A Tribuna.

Para o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro de Souza, a profundidade dos canais de navegação dos portos é o grande gargalo do setor, pois as novas gerações de navios demandam profundidades cada vez maiores.

Com isso, sem que haja constantes obras de dragagem, o País não consegue receber embarcações modernas. É justamente a partir disso que Souza calcula o atraso do Brasil em relação ao mundo.

“Nós medimos pelo ano do navio mais antigo que já não consegue navegar pelos nossos portos. Temos modelos de 2008 que não conseguem”.

Na estimativa do Centronave, pela falta de profundidade, apenas o Porto de Santos, o maior da América Latina, deixa de movimentar cerca de 500 mil TEU (contêiner de 20 pés) por ano, o que gera uma perda estimada de US\$ 21 bilhões ao ano em receitas de importações e exportações, afetando diretamente a balança comercial do País. Hoje, o Brasil recebe apenas navios de até 11,5 mil TEU, enquanto a Ásia, Europa e América do Norte têm capacidade de operar embarcações de até 24 mil TEU.

“A perda de competitividade nacional atrasa o crescimento econômico, atrasando também o desenvolvimento e a geração de novos empregos no País. Para alcançarmos a média mundial, precisamos promover investimentos em terminais com capacidade para atender navios maiores e mais eficientes energeticamente”, afirma Souza.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) estima que uma obra de dragagem para rebaixar o leito dos atuais 15 para 17 metros terá início ainda no próximo ano. Para Souza, a expectativa pelas obras é



positiva, mas ressalta que se faz necessário um programa de dragagens permanente. “Isso contribuirá para a chegada de uma nova geração de navios maiores e mais eficientes. Com isso, menores serão os gastos com combustível e o impacto ambiental, já que um navio maior consome proporcionalmente até 68% menos combustível por TEU transportado”, acrescenta.

Caminhões

O ex-diretor da Maersk e CEO da MTM Logix, Mario Verlado, afirma que, além de melhorias em infraestrutura, a tecnologia é o caminho para uma logística eficiente.

“O desafio abrange todo o ecossistema logístico. Por exemplo, a falta de visibilidade em tempo real para caminhões que chegam aos portos cria gargalos e atrasos. Isso poderia ser mitigado implementando sistemas de rastreamento avançados. Muitos processos ainda são manuais, o que não apenas desacelera as operações, mas também aumenta o risco de erros. Automatizar esses processos melhoraria significativamente a eficiência”.

Documentação extensa

Velardo diz também que “o gerenciamento eficaz das áreas ao redor dos portos é essencial. Isso envolve não apenas soluções tecnológicas, mas também melhores conexões rodoviárias e ferroviárias. A adoção de soluções de transporte multimodal em todo o País pode melhorar significativamente a eficiência logística”.

Segundo o ex-diretor da Maersk e CEO da MTM Logix, Mario Verlado, é necessário desburocratizar o desembarço aduaneiro. “A documentação para um único contêiner entrar nas áreas portuárias é extensa. Simplificar isso por meio de soluções digitais poderia acelerar o processo”.

O especialista em logística diz ainda que a tecnologia que sustenta os processos globais de contêineres está desatualizada, muitas vezes por até duas décadas. “Isso é particularmente evidente no Brasil, onde rotas oceânicas limitadas oferecem tempos de viagem inferiores a dez dias para portos internacionais. Utilizar o tempo que os contêineres passam a bordo para preparar processos de importação poderia ser um divisor de águas”.

Além disso, Velardo diz que “a criação de um padrão global unificado poderia reduzir significativamente os encargos e custos administrativos.

Ele acha que a padronização de documentação e processos aduaneiros podem ter um impacto imediato na redução dos custos de transporte. “Isso é particularmente crucial para o Brasil, dado seus desafios geográficos e status como importador líquido de contêineres”.

Autonomia nos acessos

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) está finalizando uma proposta a ser entregue ao Governo Federal em que busca, entre alguns pontos, dar maior autonomia para concessionárias atuarem em melhorias estruturais dos acessos, o que hoje é de responsabilidade da gestão pública.

O presidente da ABTP, Jesualdo Silva, diz que o principal eixo da proposta que será apresentada ao Ministério de Portos e Aeroportos é transformar os contratos de arrendamento nos de exploração, com natureza privada.

“A partir daí, será possível realizar investimentos de acordo com as demandas. A autoridade portuária tem função exclusiva com a dragagem e não é raro ver ineficiência. Não que as pessoas que trabalham lá são incompetentes, mas todo o arcabouço jurídico impõe ineficiência”.

Uma comitiva da ABTP esteve, na semana passada, em Hamburgo, na Alemanha. O principal objetivo do grupo de 38 representantes foi amadurecer as propostas que serão entregues ao Governo Federal.



Segundo o presidente da ABTP, o exemplo visto no Porto de Hamburgo mostra que o modelo de contratos com natureza privada é possível de ser implementado e demonstra a efetividade para a modernização da infraestrutura. Com esse modelo, as empresas podem dividir custos de obras que julgam necessárias, afastando perdas de negócios.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/10/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ALTERADAS MODALIDADES E DATAS DAS PRÓXIMAS REUNIÕES DE DIRETORIA DA AGÊNCIA

Acórdão publicado no DOU alterou calendário visando à adequação da agenda dos Diretores da ANTAQ

Brasília 09/10/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a alteração do Calendário de Reuniões Ordinárias da Diretoria (ROD) referente ao 2º semestre de 2023. A aprovação foi publicada no Diário Oficial da União (DOU), da última sexta-feira (6).

O acórdão, assinado pela Diretoria-Geral da Agência, acontece por motivo de adequação da agenda de compromissos dos membros do Colegiado. De acordo com as mudanças, a próxima ROD 553ª passará a ser virtual, via SEI, no período das 14h de 16 de outubro às 14h do dia 18 do mesmo mês.

Por consequência, as próximas duas Reuniões Ordinárias de Diretoria (554ª e 555ª) serão realizadas na modalidade telepresencial nos dias 26 de outubro e 16 de novembro, respectivamente.

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: 10/10/2023



Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

NÃO CAIA EM GOLPE! PROGRAMA VOA BRASIL AINDA NÃO FOI LANÇADO

Governo Federal não realiza cadastro e nem cobrança de valores para participação no programa

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) esclarece que o Voa Brasil, programa do Governo Federal que garantirá o acesso de parte da população brasileira a viagens aéreas com tarifas mais acessíveis, ainda está em ajuste final, motivo pelo qual ainda não existem regras definidas para participação no referido programa.

Deste modo, alertamos que o Governo Federal e o MPor não estão realizando cadastro e nem solicitando valores para inclusão no programa.

Caso o cidadão receba ligação, correspondência, mensagem de texto no celular ou via redes sociais solicitando depósito em dinheiro para ser incluído no Voa Brasil, sugerimos que denuncie essa prática por meio dos canais de atendimento ao usuário:

Pela internet

Fala BR (<https://falabr.cgu.gov.br/>)

Pelo e-mail
ouvidoria@mpor.gov.br

Pelo telefone
(61) 2029-8090

Fique atento a possíveis golpes

Sites e redes sociais que oferecem facilidades e mesmo se apresentam como canais para cadastro em programas sociais do Governo Federal não são fontes oficiais e devem ser vistos com desconfiança, pois podem representar risco à segurança de dados do cidadão. O MPor não realiza contato direto com o cidadão e nem utiliza intermediários para concessão de qualquer benefício mediante pagamento de valores.

É sempre importante lembrar que não se deve fornecer dados pessoais, como CPF, nome, data de nascimento, etc. para pessoas desconhecidas ou inseridas em sites de origem desconhecida.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 10/10/2023

EM REUNIÃO COM MINISTRO COSTA FILHO, MOVEINFRA APRESENTA R\$ 80 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Recursos devem ser aplicados na infraestrutura brasileira nos próximos cinco anos



Na tarde desta segunda-feira (9), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, recebeu a MoveInfra, uma associação de investidores nacionais e estrangeiros que reúne os seis principais grupos de infraestrutura do país, nas áreas de aviação, rodovias, portos e ferrovias. Além de ter sido uma excelente oportunidade para conhecer de perto os principais players de infraestrutura com experiência internacional, o ministro ouviu o interesse das empresas em expandir suas operações em solo nacional.

Juntas, as associadas CCR, Ecorodovias, Hidrovias do Brasil, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo empregam 36 mil trabalhadores de forma direta e 120 mil entre empregos indiretos e efeito renda. Conforme apresentado ao ministro, o conglomerado deve investir cerca de R\$ 80 bilhões na infraestrutura brasileira nos próximos cinco anos e sinalizou a intenção de ampliar o volume de recursos.

"Uma condição que nos chamou atenção é que alguns investidores começaram a tirar a China como principal país para investir, porque é um caso diferente. Deste modo, o Brasil se torna o principal caso de investimento de grande marketing. O país está em um momento maior de diálogo, é um governo que veio para resolver todas as demandas em infraestrutura", destacou o CEO da EcoRodovias, Marcello Guidotti.

Entre os assuntos abordados no encontro, o ministro destacou a importância do MPor trabalhar de forma conjunta e estratégica com o setor aeroportuário sobre a necessidade de construir um novo aeroporto na cidade de São Paulo: "A tendência é que daqui 4 ou 5 anos seja necessário um novo terminal. Como a construção de um novo aeroporto leva cerca de 5 ou 6 anos, a gente precisa ter uma visão estratégica", frisou o ministro.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 10/10/2023

GOVERNO FEDERAL ASSINA ACORDO PARA AMPLIAR VOOS INTERNACIONAIS E ATRAIR TURISTAS ESTRANGEIROS

Assinado pelo ministro Costa Filho e pelos presidentes da Embratur e da ABR, parceria quer mapear a percepção do viajante estrangeiro em relação à sua experiência no Brasil



Atrair mais viajantes estrangeiros para o país, aumentar o número de voos e rotas do mercado internacional e melhorar a experiência do turista sobre a percepção do Brasil são algumas das premissas do acordo de cooperação técnica assinado nesta segunda-feira (9) pelo Governo Federal com a Aeroportos do Brasil (ABR). Com a presença do ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, o evento é um marco importante para avançar, junto aos operadores aéreos, na ampliação da malha aérea internacional.

Costa Filho citou medidas que podem ser adotadas pelo Governo Federal para ampliar o interesse do turista estrangeiro em visitar o nosso país. “A sintonia da Embratur com o Ministério de Portos Aeroportos e com o Ministério do Turismo possibilita que a gente avance em direção ao desenvolvimento do turismo no Brasil. É preciso investir na publicidade e promoção, para a gente vender o nosso país lá fora, no fortalecimento das empresas aéreas nacionais e em uma infraestrutura aeroportuária de qualidade, para receber bem o nosso turista”, listou o ministro.

Entre os objetivos previstos no acordo de cooperação para fomentar o turismo internacional estão: a ampliação de empresas interessadas em aumentar o número de voos e rotas para o exterior, a criação de um apoio técnico para atuar em áreas temáticas e a realização de pesquisas nos aeroportos para aferir a percepção do turista estrangeiro em relação à experiência da estadia em solo brasileiro.

Outras ações estratégicas para atrair mais viajantes e voos internacionais para o país serão realizadas a partir do reforço no diálogo com empresas de aviação civil interessadas no mercado brasileiro. Esse trabalho será intensificado com as companhias que pararam de voar no Brasil em decorrência da Covid-19, por exemplo. Para as empresas que já operam por aqui, o Governo Federal, por meio da Embratur e do Ministério do Turismo, pretende demonstrar a importância de ampliar suas operações nas regiões Norte e Nordeste.

Para o presidente da Embratur, Marcelo Freixo, o atual governo tem trabalhado em conjunto com a iniciativa privada pelo desenvolvimento do turismo internacional no Brasil. “Aqui é um lugar de diálogo e de construção conjunta. O turismo é, inevitavelmente, a relação entre o público e o privado. O sucesso da gestão pública no turismo vai ser o setor privado ganhando e crescendo. E o setor privado não tem como ganhar e crescer sem política pública e um bom diálogo”, concluiu.

O acordo foi assinado pelo ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, pelos presidentes da Embratur, Marcelo Freixo, e da Associação Aeroportos do Brasil, Fábio Rogério de Carvalho. A cerimônia contou também com a presença do secretário Nacional de Infraestrutura, Crédito e Investimento do Ministério do Turismo, Carlos Henrique Sobral, do Secretário Nacional de Aviação Civil, Juliano Noman, entre outras autoridades do setor aéreo.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 10/10/2023

POR QUE SE CALA O GOVERNADOR DE SÃO PAULO SOBRE AS HIDROVIAS DA BAIXADA SANTISTA?

Editor Portogente

Reorganiza-se o espaço, recriam-se as regiões, redefinem-se as diferenciações regionais (Milton Santos)



Quando recém assumiu o novo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, convém refletir os fatores de desenvolvimento portuário e respectivas prioridades, focando o Porto de Santos. Com prazo apertado para realizar seu projeto político, de pouco mais de três anos de gestão, preferiu cancelar a proibição de terceirizar a Guarda Portuária. Entretanto, tem importância especial o arranjo e a produtividade dos fluxos portuários. Ou seja, a adoção de novo paradigma para as estratégias competitivas essenciais.

Veja mais * O essencial e urgente na logística portuária de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115612-o-essencial-e-urgente-na-logistica-portuaria-de-santos>

Nesse contexto, qual a importância de um projeto regional de hidrovias como logística do Porto de Santos? Tema há muito debatido, sem profundidade técnica nem política para induzir o posicionamento devido do governador do Estado de São Paulo. Atualmente, Tarcísio de Freitas ameaça o projeto das Hidrovias da Baixada Santista com obras sem contexto regional. Cabe uma resposta da Agência de Desenvolvimento dessa região metropolitana, a Agem.

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

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115470-pontes-das-rodovias-estaduais-de-sao-paulo-impedem-a-passagem-das-hidrovias-do-porto-de-santos>

A unitização num crescendo das movimentações portuárias com os contêineres e a inovação pela tecnologia digital estabelecem, também, uma nova fase de desenvolvimento espacial. Agilidade, controle e eficiência, como um processo de desenvolvimento regional do porto. Uma complexidade logística que implica crescimento de interação dos fluxos com a capacidade dos corredores e das cidades.

Veja mais * Governador poderá implantar hidrovias do Porto de Santos

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

Essas questões dizem respeito às visões de sustentabilidade, social e governança pelos diferentes níveis de governo. Resultados com soluções de menor impacto ao ambiente, geração de trabalho e riqueza, bem como aplicar o dinheiro público com transparência e produtividade. Decerto, o que se assiste é distante do discurso necessário à inteligência das coisas e das ações. Por que se cala o governador de São Paulo sobre o projeto das hidrovias da Baixada Santista?

Veja também * PortoESG destaca conceitos e práticas sociais sustentáveis na relação Porto-Cidade

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115307-portoesg-destaca-conceitos-e-praticas-sociais-sustentaveis-na-relacao-porto-cidade>

O governo de São Paulo é impactado pela atividade do Porto de Santos e tem papéis político e estrutural que afetam a competitividade portuária. No âmbito das decisões urgentes do principal porto do Brasil, os próximos três anos são um período curto, sem margem para desaforos.



Veja mais * Decidir o futuro do Porto de Santos sem errar

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115234-decidir-o-futuro-do-porto-de-santos-sem-errar>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/10/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TREM INTERCIDADES, UM IMPULSO PARA A MOBILIDADE E A ECONOMIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A apresentação do novo edital do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, é uma excelente notícia para a mobilidade intermunicipal e, por consequência, o transporte de cargas por ferrovias no estado. Esse projeto, que visa conectar a capital a Campinas por meio de uma linha férrea moderna e eficiente, representa um grande avanço para São Paulo e sua economia.

A infraestrutura ferroviária desempenha um papel crucial na expansão da mobilidade intermunicipal. O TIC Eixo Norte, com seus aproximados 100 quilômetros de trajeto, oferecerá uma alternativa de transporte rápida e eficaz para os cidadãos, reduzindo o congestionamento nas rodovias e melhorando a qualidade de vida da população. A viagem de São Paulo a Campinas em apenas 64 minutos é um salto significativo em direção a uma mobilidade mais sustentável e eficiente.

Além disso, o projeto contribuirá para desafogar o tráfego intenso nas rodovias Anhanguera e Bandeirantes, aliviando a pressão sobre essas importantes vias de transporte e tornando o deslocamento mais fluido para todos. Isso não apenas economiza tempo para os viajantes, mas também reduz custos operacionais para empresas que dependem dessas rotas para o transporte de mercadorias.

Um aspecto notável desse projeto é a preocupação com a acessibilidade econômica. O governo estadual estabeleceu uma tarifa máxima anual de até R\$ 50, tornando o serviço acessível para um grande número de pessoas. Essa é uma abordagem positiva que coloca a mobilidade ao alcance de todos.

Os investimentos previstos de R\$ 13,5 bilhões não apenas criarão empregos durante a construção, mas também impulsionarão a economia local e regional após a conclusão do projeto. A conexão ferroviária entre São Paulo e Campinas é um investimento no futuro do estado, tornando-o mais competitivo e atraente para empresas e investidores.

O novo edital também mostra uma parceria público-privada (PPP) sólida, na qual o Estado está disposto a garantir 90% da receita estimada para o funcionamento do serviço expresso. Isso demonstra o compromisso do governo em tornar o projeto bem-sucedido e acessível à população.

Projetos como o TIC Eixo Norte são essenciais para a expansão da mobilidade intermunicipal e, conseqüentemente, o transporte de cargas por ferrovias, um modal mais sustentável e eficiente. São Paulo está dando um passo importante na direção certa com esse empreendimento. É um exemplo inspirador de como a infraestrutura de transporte pode ser usada para melhorar a qualidade de vida e impulsionar a economia. Espera-se que esse projeto seja bem-sucedido e que inspire iniciativas semelhantes em todo o País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

INVESTIMENTOS 1

Seis das principais empresas do setor de transportes no Brasil planejam investir R\$ 80 bilhões nesse segmento, sem descartar a possibilidade de ampliar essa quantia. A expectativa de Investimento e a intenção de aumentar as cifras envolvidas foram destacadas por dirigentes dessas companhias - CCR, Ecorodovias, Hidrovias do Brasil, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo, reunidas na associação MoveInfra - na tarde de ontem, durante encontro com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, na sede do ministério, em Brasília.

INVESTIMENTOS 2

No encontro com Costa Filho, o CEO da EcoRodovias, Marcello Guido, destacou que "alguns investidores começaram a tirar a China como principal país para investir, porque é um caso diferente. Deste modo, o Brasil se torna o principal caso de Investimento de grande marketing. O país está em um momento maior de diálogo, de acesso ao TCU (Tribunal de Contas da União), a AGU (Advocacia-geral da União), nas agências reguladoras, é um governo que veio para resolver todas as demandas em infraestrutura".

INVESTIMENTOS 3

Durante a reunião de ontem, o ministro de Portos e Aeroportos confirmou o plano de construir um novo aeroporto na cidade de São Paulo, um empreendimento que será desenvolvido junto com o segmento aeroportuário. "A tendência é que daqui a quatro ou cinco, a tendência é que possa ser necessário um novo terminal. Como a construção de um novo sítio aeroportuário leva cerca de cinco ou seis anos, a gente precisa ter uma visão estratégica", destacou Silvio Costa Filho.

TRANSPORTES TERRESTRES

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão regulador desse setor, realiza nesta semana a 11ª Edição Brasileira do Programa de Experiência Técnica (PET BR). Trata-se de uma jornada com troca de experiências entre técnicos da ANTT e órgãos convidados, como o Tribunal de Contas da União (TCU), o Infra S/A e a Agência Nacional de Mineração (ANM). A programação começou no domingo e continua até o próximo dia 15, em cidades de Minas Gerais e do Espírito Santo, explorando os modelos de transporte coordenados pela agência: transporte de cargas, transporte de passageiros e concessões ferroviárias e rodoviárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/10/2023

FERROVIAS - SP LANÇA EDITAL DO TREM INTERCIDADES QUE VAI LIGAR A CAPITAL ATÉ CAMPINAS

Proposta mantém cronograma de entrega; leilão está marcado para fevereiro de 2024

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Tarcísio apresentou edital durante solenidade em Campinas (Foto: Divulgação/Governo de SP)

Em cumprimento de agenda durante o final de semana, o governador de São Paulo Tarcísio de Freitas (Republicanos) apresentou o novo edital do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte, que vai ligar a Capital até Campinas pela linha férrea. A proposta apresentada mantém o cronograma de entrega do empreendimento além de contar com uma tarifa justa aos usuários. Segundo o Governo Estadual, o projeto prevê investimentos de R\$ 13,5 bilhões e tem o leilão

marcado para o dia 29 de fevereiro de 2024.

A nova ligação faz parte da carteira de projetos no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP), que vai ampliar os investimentos em São Paulo nos próximos anos.



A ligação entre São Paulo e Campinas, com parada em Jundiaí, terá cerca de 100 quilômetros de trajeto, oferecendo um serviço expresso entre a Estação Barra Funda e Campinas, com parada em Jundiaí. A viagem terá duração de 64 minutos, com 15 trens executando a operação. A tarifa média anual do serviço expresso será de até R\$ 50 – montante estabelecido no edital do TIC. O valor máximo da tarifa estabelecida no edital é de R\$ 64.

“O Trem Intercidades vai oferecer conforto, velocidade, fomentar a economia local e descomprimir o intenso movimento do sistema Anhanguera-Bandeirantes. Esse é um importante primeiro passo para outros trechos que pretendemos fazer em diferentes regiões do estado”, comentou o governador.

Novidades

A partir do edital apresentado, o Estado vai garantir 90% da receita estimada para o funcionamento do serviço expresso. Caso a arrecadação com as tarifas supere em 10% o total previsto, o lucro será igualmente repartido entre o Estado e o operador privado.

O novo edital também prevê maior aporte do Estado no TIC Eixo Norte, de R\$ 8,5 bilhões – cerca de 75% do total do projeto. Anteriormente, o valor era de R\$ 6 bilhões.

Parte dos recursos serão oriundos de empréstimo de R\$ 6,4 bilhões firmado entre o Governo de São Paulo e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Por outro lado, o valor de contraprestação a ser pago pelo Governo Estadual caiu de R\$ 400 milhões para cerca de R\$ 250 milhões ao longo dos 30 anos da concessão.

A solenidade de apresentação do edital ocorreu no Prédio do Relógio do Pátio Ferroviário de Campinas e contou com a presença de secretários estaduais, o prefeito de Campinas, Dário Saadi (Republicanos), bem como lideranças políticas municipais.

Leilão

Poderão participar do leilão sociedades e demais pessoas jurídicas, entidades brasileiras ou estrangeiras, isoladamente ou reunidas em consórcio, cuja natureza e objeto sejam compatíveis com a participação na licitação. O participante deve atender plenamente todos os termos e condições do edital.

O primeiro critério de julgamento será o maior desconto sobre a contraprestação pecuniária máxima. O vencedor será o que apresentar a maior redução de pagamento, pelo Estado, pela prestação dos serviços. Caso seja ofertado desconto igual por mais de um licitante, o pregão será definido pelo segundo critério, que é o de maior redução do aporte do Estado no projeto.

Pacote

De acordo com o governo estadual, dentro do projeto há ainda o Trem Intermetropolitano (TIM), com cinco estações: Jundiaí, Louveira, Vinhedo, Valinhos e Campinas. A linha irá operar com sete trens e o percurso total será de 44 quilômetros com previsão de deslocamento de 33 minutos.

A parceria público-privada (PPP) também prevê a concessão da Linha 7-Rubi da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Ela vai operar entre as estações Barra Funda e Jundiaí. São 57 quilômetros, com 17 estações e 61 minutos de viagem. Além disso, 30 trens que fazem esse trajeto serão transferidos ao futuro concessionário.

O valor máximo da tarifa do TIM será de R\$ 14,05. Já o bilhete da Linha 7-Rubi seguirá a tarifa pública de R\$ 4,40. Segundo o Estado, o empreendimento irá beneficiar cerca de 15 milhões de pessoas em 11 municípios, gerando mais de 10,5 mil empregos, entre diretos, indiretos e induzidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/10/2023

Previsão inicial é de 150 mil unidades por ano em 2024 e 300 mil a partir de 2025

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



A cerimônia de lançamento simbólico da pedra fundamental das novas fábricas da BYD aconteceu em Camaçari e contou com a presença de diversas autoridades Crédito: Divulgação/BYD

caminhões.

A chinesa BYD assumiu na segunda-feira, dia 9, a antiga fábrica da Ford fechada em 2021, na cidade de Camaçari, na Bahia. A empresa vai investir inicialmente R\$ 3 bilhões. O CEO e fundador da BYD, Wang Chuanfu, confirmou que inicialmente três modelos da marca serão fabricados no Brasil: o híbrido flex Song e os elétricos Dolphin e Yuan, além de ônibus e

A cerimônia de lançamento simbólico da pedra fundamental aconteceu em Camaçari e contou com a presença do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, e do ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa.

O início da produção está previsto para 2024. A previsão inicial de automóveis é de 150 mil unidades ao ano. A partir de 2025 a meta deverá ser ampliada para 300 mil unidades. A expectativa é que os investimentos gerem cerca de 5 mil empregos inicialmente.

Também será instalado na capital Salvador um centro de pesquisa para o desenvolvimento de tecnologia de um motor híbrido flex, para combinar o etanol com o motor elétrico.

“Já estamos trabalhando duro para criar a solução brasileira para nossos carros híbridos plug-in (recarregáveis na tomada), a combinação de etanol e energia elétrica [...] duas fontes de energia limpa para levar o Brasil em direção a um futuro mais verde”, afirmou Chuanfu.

Para Alckmin, duas ações específicas do governo estimulam os segmentos industriais a investirem no Brasil: o novo Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores e Displays (Padis), que incluiu as placas fotovoltaicas nos benefícios oferecidos à volta do Regime Especial da Indústria Química (Reiq).

“Esta é a nova industrialização, é a neoindustrialização que o presidente Lula lançou, baseada na inovação e na sustentabilidade [...] E o Brasil é o segundo receptor de investimentos estrangeiros diretos do mundo”, afirmou Alckmin.



governador.

O governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues, anunciou a isenção do Imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) para carros totalmente elétricos de até R\$ 300 mil na Bahia. “Para alguns é a oportunidade de ter um carro elétrico. Para os ambientalistas, de termos a oportunidade de descarbonizarmos a economia. Mas, para muitos, simboliza a oportunidade de emprego e geração de renda”, afirmou o

Wang Chuanfu, também afirmou que o objetivo da empresa é aproveitar a inovação tecnológica para melhorar a vida de todos. “O Brasil é um mercado com grande potencial e vai ser referência para o mundo”, declarou Chuanfu.

A BYD é líder mundial na fabricação e vendas de veículos elétricos. De acordo com dados da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) e citados pela empresa chinesa, a BYD vendeu em setembro 2.137 carros, na liderança de veículos eletrificados do país, à frente das 1.741 unidades da Toyota e das 1.307 da Great Wall Motors (GWM).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/10/2023

NAVEGAÇÃO - MÉDICO DE NAVIO MAIS BONITO DO MUNDO MORRE EM ACIDENTE DE MOTO EM FORTALEZA

Embarcação estava na cidade devido a uma turnê de volta ao mundo iniciada no 1º de julho deste ano

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



Considerado o navio mais bonito do mundo, o Amerigo Vespucci iniciou uma turnê de volta ao mundo em julho deste ano e no Brasil tem paradas programadas no Ceará e no Rio Crédito: Divulgação

O médico da tripulação do navio Amerigo Vespucci, considerado o mais bonito do mundo, morreu em um acidente de moto no último sábado (7), em Fortaleza, onde a embarcação havia atracado. A informação da morte do italiano Daniele Marino, de 27 anos, foi confirmada pela Embaixada da Itália, em publicação nas redes sociais.

Segundo a Secretaria da Segurança Pública do Ceará (SSPDS), Marino, de 27 anos, estava na garupa da moto. O piloto, de 31 anos, também faleceu e foi declarado morto ainda no local do acidente. Já o médico chegou a ser levado para um hospital, mas não resistiu aos ferimentos. As causas do ocorrido seguem em investigação.

O Consulado da Itália no Recife (PE), juntamente com o cônsul honorário da Itália em Fortaleza e o Adido Militar da Embaixada da Itália em Brasília “agiram para prestar toda a assistência necessária à tripulação do navio”.

A imprensa italiana e o Ministério da Defesa do país, em nome do ministro Guido Crosetto, repercutiram a tragédia e lamentaram o ocorrido nas redes sociais, prestando condolências aos familiares de Daniele Marino, que era capitão-tenente.

O governador do Ceará, Elmano de Freitas, também se manifestou. “Recebi com muito pesar a notícia da morte do capitão-tenente Daniele Marino, da tripulação do navio italiano Amerigo Vespucci, que está atracado em Fortaleza. Meus sentimentos aos familiares, amigos, companheiros de embarcação e a todo povo italiano”, disse.



A turnê

O Amerigo Vespucci atracou no Porto de Fortaleza na semana passada, em parada que faz parte do itinerário de uma turnê de volta ao mundo iniciada em 1º de julho deste ano com o objetivo de divulgar a cultura italiana.

Considerado o navio mais bonito do mundo, o Amerigo Vespucci iniciou uma turnê de volta ao mundo em julho deste ano e no Brasil tem paradas programadas no Ceará e no Rio

Construída em 1930, a embarcação é a unidade mais antiga a serviço da Marinha Militar e atua como navio-escola desde 6 de junho de 1931.

A passagem do navio pelo Ceará e Rio de Janeiro faz parte de uma turnê de volta ao mundo iniciada em 1º de julho deste ano. O veleiro partiu de Gênova, na Itália, e só retornará ao seu país de origem em fevereiro de 2025, após passar por cinco continentes, três oceanos, 28 países e 31 portos.

A parada no Rio de Janeiro está programada para o próximo dia 20, mas não há informações se a programação irá mudar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/10/2023

MERCOSUL - LULA ASSINA DECRETO QUE PRORROGA CONCESSÃO DA PONTE BINACIONAL

A empresa Mercovia S.A. permanecerá como gestora do empreendimento por mais 12 meses

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Concessionária argentina Mercovía S.A. seguirá como a responsável pelo trecho da ponte (Foto: Divulgação/Prefeitura de São Borja)

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) assinou o decreto 11.728/2023, que oficializou a prorrogação da concessão da Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé, na fronteira entre o Brasil e a Argentina, por mais 365 dias. Segundo o Governo Federal, o acordo prevê ainda a possibilidade de extensão do prazo por igual período. A oficialização foi publicada na edição da última sexta-feira (6) do Diário Oficial da União (DOU).

Com o decreto presidencial, a concessionária argentina Mercovía S.A. seguirá como a responsável pelo trecho que, no ano passado, respondeu por 40% do comércio bilateral feito por modal rodoviário entre Brasil e Argentina.

Conexão estratégica, o empreendimento de 1,4 quilômetro de extensão sobre o Rio Uruguai ainda é utilizado para transporte de carga para países como Chile e Peru.

“Enquanto trabalhamos em um novo edital de licitação, garantimos a prorrogação do contrato, a manutenção dos serviços e ainda a isenção de pedágio para veículos de passeio, residentes locais e motocicletas. Por orientação do presidente Lula, unimos as áreas técnicas e chegamos a uma solução boa para todos”, comentou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

No mês de julho, os governos do Brasil e da Argentina celebraram um acordo que permitiu a permanência da concessionária como gestora da ponte. Esse foi o pontapé inicial até a assinatura de prorrogação do vínculo.

Contrato

A prorrogação do prazo é o 4º termo aditivo do contrato internacional de concessão firmado entre a Mercovía e os dois países e já estava definido desde julho. O contrato de concessão da ponte foi assinado em agosto de 1996 e previa a exploração do trajeto por 25 anos. Sem os aditivos, a empresa teria devolvido o trecho em 2021.

Segundo o decreto publicado, seguem valendo os direitos e obrigações previstos no contrato inicial. A extensão do prazo serve para que Brasil e Argentina trabalhem no futuro modelo de gestão do entreposto comercial e em uma transição segura entre o modelo atual e o próximo.

Inaugurada em 1997, a ponte internacional é uma das principais rotas comerciais entre Brasil e Argentina. Em 2022, cerca de 40,45% do comércio bilateral feito por modal rodoviário passou pela ponte.

Segundo o Governo Federal, também se calcula que o empreendimento tenha gerado em torno de 1,5 mil empregos diretos e indiretos, tanto na brasileira São Borja quanto na argentina Santo Tomé.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/10/2023

REGIÃO SUL - PORTO DE IMBITUBA FECHA SETEMBRO COM AUMENTO DE 11% NA MOVIMENTAÇÃO

Complexo catarinense atendeu 28 navios durante o mês e movimentou 625.556 toneladas

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



Entre as cargas mais movimentadas pelo Porto de Imbituba no mês de setembro, o primeiro lugar é do coque de petróleo, seguido dos farelos de milho e soja, sal e soja em grãos Foto: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, encerrou o mês de setembro com 625.556 toneladas movimentadas em seu complexo. O

resultado obtido no mês passado representa um aumento de 11% em relação ao mesmo período de 2022. Os dados foram divulgados na última semana pela Autoridade Portuária catarinense.

Com 28 navios atendidos no mês, o destaque é para o segmento de granel sólido, que correspondeu a 87% da movimentação de setembro. Entre as cargas mais movimentadas no período, o primeiro lugar é do coque de petróleo, seguido dos farelos de milho e soja, sal e soja em grãos.

Segundo a Autoridade Portuária, do total movimentado, 47,22% do total correspondem à exportação, com 295.437 toneladas. Já a importação de produtos representou 38,4% das cargas movimentadas, seguida de 14,36% de cabotagem.

“Ficamos felizes com mais um recorde em Imbituba, mas muito mais com as boas expectativas que se apresentam para o último trimestre que se avizinha. Com foco e boa gestão, os resultados aparecem”, afirmou o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

Segundo o Diretor-presidente do Porto de Imbituba, Luís Antonio Braga Martins, a expectativa com os resultados conquistados no mês é de que o complexo tenha um novo recorde de movimentação até o final de 2023.

“Fechar mais um mês de 2023 com ótimos resultados é motivo de orgulho para toda a comunidade portuária de Imbituba. Com mais de 5,7 milhões de toneladas movimentadas até agora, a expectativa é de encerrar o ano com mais um recorde histórico de movimentação”, comentou o executivo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/10/2023

NACIONAL - IBL CONTA COM NOVO DIRETOR-EXECUTIVO

Ex-secretário-executivo da Secretaria de Portos assumiu o cargo

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Wagner, diretoria do IBL e executivos de entidades mantenedoras se reuniram com a secretária nacional de Portos, Mariana Pescatori (crédito: Divulgação)

O Instituto Brasil Logística (IBL), braço técnico da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) do Congresso Nacional, conta com um novo diretor executivo. Trata-se do economista Augusto Wagner, que já foi secretário-executivo da então Secretaria Especial de Portos (SEP) da Presidência da República e, nos últimos anos, atuava como executivo dos segmentos logístico e portuário.

Wagner assumiu o cargo no final do mês passado. Sua chegada é mais uma ação no processo de “repaginação” do IBL, agora presidido pelo diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas. “O IBL foi criado para apoiar tecnicamente a frente (Frenlogi) e seus parlamentares (deputados federais e senadores) nas questões que envolvem os setores de infraestrutura e logística. Observando essas diretrizes, buscamos tornar o IBL mais dinâmico, mais técnico e mais operacional”, afirmou o novo diretor executivo do instituto.

Segundo Augusto Wagner, nessa nova fase, durante este ano, o IBL elencou quatro temas principais: mobilidade, armazenagem, energia e portos. Os três primeiros já foram explorados em seminários realizados nos últimos meses. O quarto será abordado em um debate programado para a segunda quinzena de novembro, em Brasília.

Outra linha de ação desenvolvida pelo instituto nessa nova fase é a integração com movimentos da sociedade civil, como a Frente Parlamentar Mista pelo Brasil Competitivo, com quem tem debatido projetos de lei tramitando no Congresso. Entre eles, o Projeto de Lei 2646/2020, que vai viabilizar as debêntures de infraestrutura, e a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/19, elaborada para simplificar o sistema tributário nacional a partir da unificação de tributos sobre o consumo.

Portos

Wagner, a diretoria e entidades mantenedoras do IBL têm se reunido com autoridades do setor. Nessa segunda-feira, dia 9, eles foram recebidos pela nova secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, na sede do Ministério de Portos e Transportes Aquaviários, em Brasília. Foram discutidos temas como a Reforma Tributária, a redução das burocracias no segmento e a ampliação do prazo do Reporto, regime especial de isenção para investimentos portuário e ferroviário que é válido até o final do ano. O setor empresário defende que esse programa seja mantido por mais cinco anos.

Sobre o Reporto, Mariana explicou que “o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, está trabalhando em conjunto com o Ministro da Fazenda, Haddad, para encaminhar providências que considerem compensações para a renúncia fiscal oriunda do Reporto, para 2024, estimada em R\$ 455 milhões, abrangendo o setor aquaviário e ferroviário”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/10/2023



FERROVIAS - BROOKFIELD DECIDE VENDER SUA PARTE NA VLI À VENDA

Gestora canadense é dona de 26,5% da empresa logística, avaliados entre R\$ 2,5 bilhões e R\$ 3 bilhões

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

A gestora canadense Brookfield está colocando à venda a fatia de 26,5% que tem da empresa logística VLI. As informações são do jornal Valor Econômico e foram confirmadas pelo BE News.

Dona da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), a Brookfield adquiriu há dez anos a participação que pertencia à Vale. Sua parte na VLI está avaliada entre R\$ 2,5 bilhões e R\$ 3 bilhões.

A VLI tem entre seus acionistas a Vale (29,6%), o FI-FGTS (15,9%), o grupo japonês Mitsubishi, com 20%, e o braço de participações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que detém 8%.

Segundo a reportagem, a Brookfield deseja vender a fatia da VLI por considerar o investimento já maduro. Para auxiliá-la no processo de venda foi contratado o banco Citi.

A VLI opera duas concessões ferroviárias: o trecho norte da Ferrovia Norte-Sul e a FCA. Esta última tem sido deficitária e a concessão está próxima do vencimento. O trecho norte da Norte-Sul é o principal ativo da empresa.

O BE News procurou a VLI, a Brookfield e o banco Citi, mas nenhum deles retornou o contato até a publicação desta reportagem.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/10/2023

FERROVIAS - EMPRESAS DO SETOR DE TRANSPORTES PLANEJAM INVESTIR R\$ 80 BI. E CIFRA PODE AUMENTAR

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

Seis das principais empresas do setor de transportes no Brasil planejam investir R\$ 80 bilhões nesse segmento, sem descartar a possibilidade de ampliar essa quantia. A expectativa de investimento e a intenção de aumentar as cifras envolvidas foram destacadas por dirigentes dessas companhias – CCR, Ecorodovias, Hidrovias do Brasil, Rumo, Santos Brasil e Ultracargo, reunidas na associação MoveInfra – na tarde de ontem, durante encontro com o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, na sede do ministério, em Brasília.

No encontro com Costa Filho, o CEO da EcoRodovias, Marcello Guidotti, destacou que “alguns investidores começaram a tirar a China como principal país para investir, porque é um caso diferente. Deste modo, o Brasil se torna o principal caso de investimento de grande marketing. O país está em um momento maior de diálogo, de acesso ao TCU (Tribunal de Contas da União), a AGU (Advocacia-geral da União), nas agências reguladoras, é um governo que veio para resolver todas as demandas em infraestrutura”.

Durante a reunião de ontem, o ministro de Portos e Aeroportos confirmou o plano de construir um novo aeroporto na cidade de São Paulo, um empreendimento que será desenvolvido junto com o segmento aeroportuário. “A tendência é que daqui a quatro ou cinco, a tendência é que possa ser necessário um novo terminal. Como a construção de um novo sítio aeroportuário leva cerca de cinco ou seis anos, a gente precisa ter uma visão estratégica”, destacou Sílvio Costa Filho.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/10/2023

REGIÃO NORTE - DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO E EROÇÃO SÃO DESAFIOS PARA DRAGAGEM NOS RIOS AMAZÔNICOS

Diretor comercial de empresa do setor falou sobre operações já realizadas na região que sofre com seca extrema

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A região tem longas distâncias de navegação e para qualquer reparo que a draga precise, é necessário navegar cerca de quatro dias até um porto onde o conserto possa ser feito Crédito: Divulgação/Dnit

Grandes distâncias de navegação e velocidade da erosão das margens dos rios amazônicos são desafios para realizar serviços de dragagem nas hidrovias da região Norte do país, citou Ricardo Delfim, diretor comercial da empresa Jan De Nul, que realizou recentemente a dragagem de um trecho do rio Madeira entre Porto Velho (RO) e Manicoré (AM).

A região tem enfrentado uma seca severa neste ano e que pode se estender até o mês de janeiro, segundo previsão do Centro de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden). A situação de diversos rios estratégicos para a região é crítica e já registram vazões (volumes) abaixo da média histórica.

Entidades do setor produtivo alertam para a necessidade da realização de dragagens em pontos estratégicos dos rios utilizados para escoar a produção local e também abastecer os moradores da região.

Para entender o cenário, o BE News entrevistou Ricardo Delfim, diretor comercial da empresa Jan De Nul, empresa que tem contrato ativo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), responsável pela manutenção da navegação nos rios amazônicos.

Para Delfim, a região Norte é “um dos lugares mais desafiadores do Brasil” para realizar obras de dragagem. Entre os principais motivos, está a acelerada erosão das margens dos rios, que acaba causando a queda de toras de madeira na água, que podem prejudicar a atuação dos equipamentos de dragagem.

Ele explica também que a região tem longas distâncias de navegação e para qualquer reparo que a draga precise, é necessário navegar cerca de quatro dias para acessar um porto onde o conserto possa ser feito.

Além disso, o maquinário utilizado nas dragagens é grande para o padrão de navegação local, então é preciso elaborar complexos planejamentos de segurança, de navegação, mobilizar e preparar toda a equipe para que tudo seja feito de acordo com todas as normas vigentes.

“Nas duas campanhas que fizemos ali (2022 e 2023), conseguimos alinhar todas essas ações. É algo complexo, especificidades que precisam ser cumpridas”, detalha.



Ele cita que as hidrovias têm um comportamento diferente dos canais de navegação marítimos, por exemplo, o que pede mais constância nos estudos de dragagem e antecipação dos cenários, o que talvez evitasse uma situação tão crítica como a atual.

“O rio Madeira é um rio novo e está mudando constantemente. Nos pontos onde a seca está mais crítica nunca foram feitos estudos de dragagem. Talvez, se esses locais tivessem sido estudados, as condições estariam melhores mesmo no período de seca. Então acho que esse é um ponto de alerta para os próximos anos, para se pensar em intervenções preventivas”, explica.

O último ciclo de dragagem realizado pela empresa na região foi em um trecho de cerca de 600 km do rio Madeira, entre Porto Velho (RO) e Manicoré (AM), concluído em junho deste ano, e um dos poucos que ainda segue navegável mesmo com a baixa do volume de água.

Medidas

Para tentar amenizar o impacto da seca, na última terça-feira (3), o vice-presidente Geraldo Alckmin anunciou duas obras de dragagem na região Norte. Uma será no Rio Solimões, com custo de R\$ 38 milhões e prazo de conclusão em 30 dias. A outra será no Rio Madeira, com custo estimado em R\$ 100 milhões e término em 45 dias. Ainda não há informações sobre qual empresa realizará as obras emergenciais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/10/2023

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE CABEDELLO AVANÇA RUMO À HOMOLOGAÇÃO DO NOVO CANAL

Levantamentos hidrográficos realizados após obras de aprofundamento foram entregues à Capitania dos Portos da Paraíba

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

O diretor-presidente da Companhia Docas da Paraíba, Ricardo Barbosa, entregou, na última semana, documentos dos levantamentos hidrográficos da categoria A à Capitania dos Portos da Paraíba (CPPB), representando pelo capitão dos Portos Ronaldo Miranda. A entrega dos levantamentos representa um passo significativo rumo à homologação do novo calado do canal de acesso ao Porto de Cabedelo.

Segundo a Autoridade Portuária, o levantamento é um documento crucial para o processo de homologação, pois documenta a melhoria no canal de acesso ao Porto de Cabedelo, permitindo também a atualização da carta náutica, que é vital para a segurança da navegação.

“Essa entrega dos detalhados levantamentos hidrográficos e os avanços na homologação do novo e aprofundado canal de acesso são passos absolutamente essenciais para consolidar o nosso Porto de Cabedelo como um proeminente polo logístico”, disse Barbosa.

O encontro contou com a participação do superintendente do Patrimônio da União (SPU) na Paraíba, Giovanni Marinho, que juntamente com a Capitania e a Companhia Docas, discutiram assuntos de interesse comum voltados para o desenvolvimento do estado.

A obra de dragagem, que foi entregue oficialmente em 11 de setembro pelo governador João Azevedo (PSB), representa um investimento expressivo de R\$ 115 milhões, provenientes dos recursos próprios do Governo da Paraíba.

A obra foi iniciada no ano passado com o objetivo de aumentar a profundidade do canal de 9,14 metros para 11 metros. Já a bacia de evolução (área de manobra dos navios) ficou com 300 metros de largura. O novo calado permitirá um crescimento de até 57% na capacidade de movimentação de cargas do complexo portuário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/10/2023

REGIÃO SUDESTE - PARCERIA DA DP WORLD E FGV PROMOVE NOVA DISCIPLINA SOBRE LOGÍSTICA PORTUÁRIA

Cerca de 40 alunos visitaram as instalações do terminal da DP World e participaram de palestras
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Além da troca de conhecimento com profissionais da DP World, os estudantes viram palestras de representantes de autarquias e empresas que atuam no Porto de Santos Crédito: Divulgação/DP World

Os alunos do curso de graduação de Administração de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (FGV) integraram, nos últimos meses, uma disciplina inédita sobre infraestrutura e logística, com foco no Porto de Santos. Intitulada de “O Porto de Santos: Infraestrutura Logística e a Competitividade Brasileira nas Cadeias Globais”, a disciplina passa a fazer parte do programa de graduação em Administração de Empresas. A realização ocorreu em parceria com a DP World no Brasil.

A turma que apresentou suas teses de trabalho na última sexta-feira (6) participou de uma experiência de imersão in loco na DP World Santos. Os cerca de 40 alunos tiveram a oportunidade de visitar o terminal, localizado na margem esquerda do cais santista, entre os dias 3 e 4 de outubro, onde puderam conhecer detalhadamente as operações e os processos portuários.

Fábio Siccherino, CEO da DP World no Brasil e professor na FGV, destacou que a disciplina proporciona uma oportunidade única para os estudantes vivenciarem de perto a complexidade e a importância do Porto de Santos para a economia brasileira.

“Estamos comprometidos em contribuir para a formação de profissionais altamente qualificados no campo da logística e operações portuárias. Esse curso, além de toda a grade teórica, conta com o diferencial de proporcionar uma experiência única aos estudantes de entender presencialmente o funcionamento de um grande terminal. Uma oportunidade sem precedentes para aqueles que pretendem seguir carreira ou aprofundar os conhecimentos sobre logística e infraestrutura”, afirmou.

Além da troca de conhecimento com os profissionais da DP World, os estudantes tiveram ainda a oportunidade de acompanhar palestras exclusivas de representantes de autarquias e empresas que atuam no Porto de Santos.

Participaram das palestras: Flavia Takafashi, diretora da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários); Bruno Orlandi, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos; Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos; Bruno Fonseca, vice-presidente da Praticagem do Brasil; Pedro Palma, vice-presidente da Rumo; Tania Heck Trotta, diretor de Operações e Serviços Comerciais da General Mills; e o comandante Luis Fernando Resano, vice-presidente executivo da Abac (Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/10/2023

IBL LIDERA COMITIVA EM VISITA AO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Informações: IBL (10 de outubro de 2023)



Foto: IBL

Na manhã desta segunda-feira, 9 de outubro, uma comitiva liderada pelo presidente do Instituto Brasil Logística (IBL), Ricardo Molitzas, acompanhado das entidades mantenedoras do IBL, visitou a Secretária de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, no Ministério de Portos e Aeroportos para discutir demandas relacionadas ao setor de portos.

O presidente do IBL falou da importância do papel desempenhado pelo IBL no setor logístico e de infraestrutura de transportes, bem como o apoio técnico fornecido à Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi). Juntos, estão organizando seminários relacionados às câmaras temáticas que compõem a Frenlogi, com a colaboração de parlamentares, entusiastas e estudiosos.

“O IBL foi criado para prestar suporte à Frenlogi e reunir técnicos em um ecossistema voltado para viabilizar estudos que beneficiem todo o setor e a sociedade”, concluiu Molitzas.

Durante o encontro, a Secretária de Portos e Transportes Aquaviários mencionou temas importantes que foram discutidos, como a Reforma Tributária, a importância do apoio da comunidade portuária na melhoria das burocracias e o Reporto.

“O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, está trabalhando em conjunto com o Ministro da Fazenda, Haddad, para encaminhar providências que considerem compensações para a renúncia fiscal oriunda do Reporto, para 2024, estimada em R\$ 455 milhões, abrangendo o setor aquaviário e ferroviário”, destacou. “Se conseguirmos avançar com o Projeto de Lei, precisaremos do aval do Ministério da Fazenda, conforme o PL 4885/2016, que está sob a relatoria do Deputado Federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), designado como relator do projeto de lei do Reporto na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara”, finalizou Pescatori.

A Secretária destacou a continuidade do diálogo sobre uma segunda possibilidade de obter recursos para a emenda parlamentar, que viabilize a prorrogação do Reporto.

Mariana se comprometeu a encaminhar ao Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os pontos discutidos na reunião, com o compromisso de resposta e cooperação com o IBL e as entidades que compõem o Conselho Gestor.

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

Data: 10/10/2023

CONFIRA O EXPEDIENTE DOS SERVIÇOS DE SANTOS DURANTE O PERÍODO DE FERIADO DESTA SEMANA

Fonte: Diário do Litoral (10 de outubro de 2023)

Os serviços da Prefeitura de Santos terão o seguinte expediente no feriado nacional em homenagem à Nossa Senhora Aparecida, padroeira do Brasil, na quinta-feira (12), ponto facultativo na sexta-feira (13) e no final de semana (14 e 15).

Policlínicas: fechadas na quinta-feira (12) e sexta-feira (13) para atendimento, com exceção da unidade Nova Cintra, que manterá plantão 24h para urgências e emergências e do Ambesp Nelson Teixeira, que realiza atendimento na sexta (13) e no sábado (14) para pacientes previamente agendados;



UPA Central, prontos-socorros e hospitais: funcionam normalmente em esquema de plantão 24 horas;

Zona Azul (estacionamento regulamentado): Livre para estacionamento sem ativação de tíquete da quinta-feira (12) a domingo (15);

Faixas exclusivas e preferenciais de ônibus: Liberadas para circulação da quinta-feira (12) a domingo (15);

Coleta de lixo domiciliar: não terá no feriado (12), mas funcionará normalmente nos demais dias (13, 14 e 15);

Limpeza de praias: acontece normalmente no feriado (12) e nos demais dias (13, 14 e 15);

Coleta seletiva: ocorre no feriado (12) e nos demais dias (13, 14 e 15);

Cata treco: coleta na quinta-feira (12) e no sábado (14). Serviço não será realizado na sexta (13) e no domingo (15);

Jardim Botânico: segue aberto das 7h às 18h;

Aquário: funciona normalmente das 9h às 18h. Bilheteria fecha 17h30;

Orquidário: aberto das 9h às 18h, com fechamento da bilheteria às 17h30;

Pontos de informações turísticas (PITs): abertos de quinta a domingo. Aquário funciona das 9h às 17h30; Orquidário, das 9h às 17h; Museu Pelé, das 11h às 17 e Rodoviária, das 9h às 19h;

Estação Bistrô Restaurante-Escola: funciona de quinta a domingo, das 12h às 15h;

Vilas Criativas: fechadas de quinta a domingo;

Visita monitorada ao Palácio José Bonifácio (Prefeitura): de quinta a domingo, às 14h. Pré-inscrição pelo site <http://www.turismosantos.com.br/visitaaopalacio> – limite de 15 pessoas por horário;

Memorial José Bonifácio: fechado todos os dias

Museu Pelé: aberto todos os dias para acesso à loja e à cafeteria das 10h às 19h. A exposição fechará às 17h30

Outeiro de Santa Catarina: funciona de quinta (12) a domingo (15), com visitas às 11h e às 14h. Entrada gratuita e sem necessidade de agendamento.

Mercado de Peixes: Aberto quinta (12), sexta (13) e sábado (14), das 7h às 18h, e domingo, das 7h às 15h;

Centro de Atendimento ao Turista e de Comércio de Artesanato da Zona Noroeste: Funciona de quinta a domingo, das 9h às 19h;

Banco do Povo: fechado de quinta a domingo;

Linha Turística do Bonde: Bonde tradicional – De quinta-feira a domingo funcionará das 10h30 às 17h, com saídas de 30 a 40 minutos da Antiga Estação do Valongo; Bonde Café – Funcionará apenas sexta-feira (13) e sábado (14), das 13h15 às 16h15, com saídas a cada sessenta minutos da Antiga Estação do Valongo;



Mercado Municipal: Aberto quinta (12) e domingo (15), das 7h às 13h, e sexta (13) e sábado (14), das 7h às 17h;

Posto Sebrae Aqui: fechado de quinta a domingo;

Feira livre: será montada normalmente;

FeirArte: Montada quinta (12), sexta (13) e sábado (14) na orla do Boqueirão. Na Praça do Sesc (Aparecida), somente domingo (15). Sempre das 14h às 21h;

Feira Feito em Santos Valongo: Montada de quinta a domingo, das 11h às 17h, no alpendre da Estação do Valongo;

Pantheon dos Andradas: aberto de quinta (12) a domingo (15), das 11h às 17h;

Casa do Trem Bélico: fechado no feriado (12) e domingo (15). Abre sexta-feira (13) e sábado (14), das 11h às 16h;

Jardim das Artes na Ponta da Praia: exposto de quinta a domingo, das 9h às 18h;

Feira de Antiguidades na Praça Rotary: exposta apenas no sábado (14), 10h às 19h;

Galerias de Artes Braz Cubas, Patrícia Galvão e Espaço VIP (Teatro Municipal): fechadas

Galeria Nelson Penteadado de Andrade (Prodesan): fechada;

Biblioteca Municipal Mário Faria (Posto 6): Fechada quinta (12) e sexta-feira. (13) Aberto sábado (14) e domingo (15), das 9h às 13h;

Gibiteca Municipal Marcel Rodrigues Paes (Posto 5): fechada quinta (12) e sexta-feira (13). Aberta sábado (14), das 9h às 19h, e domingo (15), das 9h às 13h;

Cine Arte Posto 4: aberto de quinta a domingo com sessões 16h, 18h30 e 21h;

Bom Prato do Mercado: no feriado (12) e final de semana (13 e 14), funcionará com entrega de marmitas. Na sexta-feira (13), a unidade abre a partir das 10h30 até terminar a meta de 1.200 refeições distribuídas.

Bom Prato da Zona Noroeste: não abre no feriado (12), sábado (14) e domingo (15). Na sexta-feira (13) funciona normalmente com café da manhã das 7h30 até às 9h; Almoço das 10h30 às 13h30 e Jantar das 17h às 19h;

Bom Prato da Vila Gilda: no feriado (12), a unidade segue fechada; na sexta-feira (13), o horário de funcionamento é normal – Café das 7h30 até às 9h; Almoço das 10h30 às 13h30 e Jantar das 17h às 19h. No final de semana (14 e 15) a unidade estará fechada;

Bom Prato Morros: aberto sexta-feira (13), com café às 7h30 e almoço às 10h30. Fechado quinta, sábado e domingo.

Centro Público de Emprego e Trabalho: fecha na quinta-feira (12). O atendimento retorna na sexta-feira (13), das 9h às 17h, e sábado (14), das 9h às 13h;

Poupatempo: fecha na quinta-feira (12). Volta a funcionar normalmente na sexta-feira (13), das 9h às 17h e sábado (14), das 9h às 13h.



BRASIL SUGERE ESTUDO PARA VIABILIZAR EXPANSÃO DO ACORDO MERCOSUL – ÍNDIA

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (10 de outubro de 2023)

Secretaria de Comércio Exterior do MDIC lançará, nos próximos dias, uma consulta pública para obter contribuições sobre a ampliação do comércio com o país mais populoso do mundo junto à sociedade civil

O governo brasileiro deve levar aos países do Mercosul a proposta de realização de um estudo de viabilidade para expansão do acordo Mercosul-Índia, celebrado em 2004, mas ainda muito tímido diante do potencial de comércio entre as partes. Na próxima semana, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) lançará uma consulta pública para obter contribuições sobre essa expansão junto ao setor produtivo brasileiro, academia e sociedade civil.

A possibilidade de ampliação do acordo foi discutida entre representantes do governo brasileiro e indiano na última quarta-feira (4), na 6ª Reunião do Mecanismo de Monitoramento do Comércio Bilateral entre os dois países, no MDIC.

“Estamos buscando a diversificação de parcerias comerciais, trabalhando em frentes que permitam a nossos produtos acesso a novos e promissores mercados”, explicou Tatiana Prazeres, secretária de Comércio Exterior do MDIC.

A Índia já é o país mais populoso do mundo, com uma economia robusta, que cresce a taxas significativas, oferecendo oportunidades crescentes para mais segmentos da indústria e do agronegócio brasileiros. Um imenso mercado consumidor em potencial e possível fonte de investimentos relevantes para o Mercosul.

No entanto, em 2022, a corrente comercial entre o Mercosul e a Índia somou apenas US\$ 23,2 bilhões, representando 2,7% do comércio do bloco com o mundo.

Brasil – Índia

Os números do comércio entre Brasil e Índia também mostram que há muito ainda a expandir. O fluxo comercial bilateral foi de US\$ 15,2 bilhões no ano passado. Embora tenha sido valor recorde, a Índia representa apenas 2% de nossas exportações e 3,3% das importações ao Brasil. “Não faz sentido que seja tão incipiente. E menos ainda que 80% das nossas exportações estejam concentradas em três produtos (óleo de soja, petróleo e outro)”, ressaltou Tatiana.

De acordo com ela, há potencial para, pelo menos, dobrar o comércio bilateral de bens até 2030, com a diversificação de produtos. Como meta aspiracional, os dois lados vão trabalhar para que o fluxo de bens e serviços, no seu conjunto, possa atingir US\$ 50 bilhões no futuro próximo.

O Brasil identifica, ainda, a oportunidade de trabalhar para a remoção de barreiras ao comércio. As exportações de carne de frango, por exemplo, enfrentam tarifas de 100% no mercado indiano. Para o milho, a tarifa média é de 50%. Café solúvel e cafés especiais enfrentam tarifas de 53%. Em função de barreiras técnicas, vem caindo o número de empresas brasileiras que exportam calçados para a Índia porque laboratórios brasileiros ainda não foram autorizados pelas autoridades indianas a emitir uma certificação exigida por eles nas importações. “Temos que trabalhar para mudar essa realidade”, pontuou a secretária de Comércio Exterior do MDIC.

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

Data: 10/10/2023

EMBAIXADOR DA PALESTINA NO BRASIL DIZ QUE EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS NÃO DEVEM SER AFETADAS

Fonte: Agromais (10 de outubro de 2023)

Crise no Oriente Médio começou neste fim de semana após os ataques do grupo Hamas, que atua na Faixa de Gaza, ao território de Israel



O embaixador da Palestina no Brasil, Ibrahim Alzeben, informou ao AgroMais, que as exportações brasileiras ao país “não devem ser afetadas a não ser que o conflito se expanda na região”. De acordo com ele, neste caso, “toda vida perde a normalidade.”

A crise no Oriente Médio começou neste fim de semana após os ataques do grupo Hamas, que atua na Faixa de Gaza, ao território de Israel. Na Palestina, mais de 500 pessoas foram mortas e outros 2.300 ficaram feridos.

Em nota, a Embaixada da Palestina afirma que em Gaza não entram mais alimentos ou medicamentos e que Israel cortou o fornecimento de energia e água.

“Lamentamos a decisão da União Europeia, embora não compartilhada por todos os estados membros, de bloquear a ajuda humanitária aos palestinos, uma decisão que afeta ainda mais a população civil, que já se encontra em uma situação de extrema pobreza devido ao bloqueio que já dura quase 20 anos”, diz a nota.

Do outro lado, o ministro das Relações Exteriores de Israel, Eli Cohen, informou em coletiva de imprensa que há mais de 700 israelenses mortos desde o início do ataque do Hamas sobre o país. Além disso, a porta-voz da Força de Defesa de Israel confirmou que há mais de mil israelenses feridos.

Autoridades israelenses citaram que o país está usando a capacidade máxima do exército. Cohen não comentou se haverá alguma invasão de Gaza, mas confirmou que haverá retaliação e será feito o necessário para garantir a segurança de Israel.

O Governo Israelense negou qualquer negociação por parte do Estado neste momento, mesmo em relação ao resgate de reféns levados à Faixa de Gaza. Ainda sem confirmação oficial, o governo alegou que os ataques na região norte de Israel foram da responsabilidade do Hezbollah, grupo extremista xiita de origem libanesa.

Se confirmado, Israel garantiu que haverá retaliação tanto ao Hezbollah quanto ao Estado do Líbano. O Ministro Cohen destacou que os aliados do Hamas deveriam financiar a construção de escolas, hospitais e outras infra-estruturas, ao contrário das armas que estão patrocinando. E disseram que a decisão da União Europeia em suspender o financiamento ao Estado Palestino é bem-vinda.

Não foram mencionadas as negociações entre a Arábia Saudita e Israel. Segundo os sauditas, a tentativa de restaurar as relações diplomáticas entre os dois países incluía apoio ao programa nuclear saudita, o que isolaria o Irã, apoiador histórico do Hamas.

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

Data: 10/10/2023

NAVIOS DA MARINHA DO BRASIL PARTEM RUMO À ANTÁRTICA

Informações: Agência Marinha de Notícias (10 de outubro de 2023)

Neste domingo (8), o Navio de Apoio Oceanográfico “Ary Rongel” e o Navio Polar “Almirante Maximiano” deram início à 42ª Operação Antártica (OPERANTAR), uma das mais complexas e extensas operações realizadas, anualmente, pela Marinha do Brasil (MB), que busca apoiar a presença e as pesquisas brasileiras no continente austral, no âmbito do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

Os navios, que devem voltar ao Brasil somente em abril de 2024, partiram da Base Naval da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, que recebeu os amigos e familiares dos tripulantes para uma despedida.

Nesta edição da OPERANTAR, os militares darão apoio logístico a projetos de pesquisa, participarão do lançamento e recolhimento de acampamentos científicos e atuarão no levantamento hidrográfico,



em proveito do “Plano de Trabalho de Hidrografia 2020-2023”, da Diretoria de Hidrografia e Navegação da MB.

Realizadas durante o período de verão, as pesquisas científicas são desenvolvidas a bordo dos navios da MB, na Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), em acampamentos isolados e em estações estrangeiras, por meio de cooperação entre os países.

O Comandante do Navio Polar “Almirante Maximiano”, Capitão de Mar e Guerra Dieferson Ramos Pinheiro, destacou alguns dos desafios que envolvem a missão. “Algumas das dificuldades que devemos encontrar são as condições meteorológicas adversas, fatores psicossociais e o desgaste dos equipamentos do navio. Como estamos em um ano de El Niño, já estamos monitorando previamente a possibilidade de uma maior quantidade de gelo desprendido, o que representa um risco à navegação. Mas, a situação está sob controle”, afirmou.

No mar, um dos mais conhecidos desafios da missão é a travessia do Estreito de Drake. A região é conhecida pelas piores condições meteorológicas marítimas do mundo, onde é comum encontrar ondas com mais de dez metros de altura.

Para o Comandante do Navio de Apoio Oceanográfico “Ary Rongel”, Capitão de Mar e Guerra Marco Aurelio Barros de Almeida, o comando no mar durante a OPERANTAR representa a maior realização profissional da sua carreira. “A possibilidade de navegar em três diferentes oceanos, Atlântico, Pacífico e Antártico, além de cruzar pelo sempre tormentoso Estreito de Drake irá aflorar em mim o verdadeiro espírito dos homens do mar”, declara.

Grupo-Base

O início da 42ª OPERANTAR também marca a troca do Grupo-Base (GB) que atua na EACF. O GB é composto por quatro Oficiais e 13 Praças, responsáveis pela operação e manutenção de todos os sistemas da Estação, além de prover apoio à pesquisa científica.

Os navios da MB partiram hoje com os 17 militares que integrarão o novo GB durante um ano. Esses militares passaram por um rigoroso processo seletivo com avaliações psicológicas, avaliação psicossocial, inspeção de saúde e, ainda, participaram do Treinamento Pré-Antártico.

“O GB realiza, no período de nove meses, uma preparação completa visando garantir de forma segura e eficiente a ‘Casa do Brasil na Antártica’. Em fevereiro do próximo ano, a Estação completará 40 anos, sendo um motivo de orgulho pessoal fazer parte dessa longa história de sucesso, quanto à presença brasileira no sexto continente”, destaca o futuro Chefe do Grupo-Base 2023/2024 da EACF, Capitão de Fragata Wagner Oliveira Machado.

Parceria com a Biblioteca Nacional

Em uma parceria inédita, o “Ary Rongel” está levando uma seleção de 700 livros da Biblioteca Nacional para a EACF. O projeto visa levar cultura e entretenimento aos pesquisadores brasileiros que trabalham no continente antártico.

PROANTAR

O Programa Antártico Brasileiro busca promover a pesquisa científica diversificada e de alta qualidade na região antártica, com o intuito de compreender os fenômenos que ali ocorrem, que tenham repercussão global e, em particular, sobre o território brasileiro. Essas pesquisas também garantem ao País a condição de Membro Consultivo do Tratado da Antártica, que assegura a participação do Brasil nas decisões sobre o futuro do continente antártico.

Anualmente, o PROANTAR apoia, em média, cerca de 20 projetos de pesquisa em diversas áreas como oceanografia, biologia, glaciologia, geologia, meteorologia, entre outras. Os projetos são selecionados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)

Além dos Navios “Ary Rongel” e “Almirante Maximiano”, participam do planejamento, coordenação e execução das OPERANTAR, a Força Aérea Brasileira; os diversos Projetos de Pesquisa

selecionados pelo CNPq; o Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC); o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA); o Ministério das Relações Exteriores; as Estações de Apoio Antártico no Rio de Janeiro e em Rio Grande; e a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM).

Reforço para as futuras OPERANTAR

Em um futuro próximo, o apoio logístico prestado pela MB por meio das OPERANTAR ganhará um importante reforço. No último mês de maio, foi iniciada a construção do Navio Polar “Almirante Saldanha”, nas instalações do Estaleiro Jurong Aracruz, em Aracruz (ES). A embarcação, que deve ser concluída em 2025, substituirá o Navio de Apoio Oceanográfico “Ary Rongel”, mas contará com maior autonomia, mais funcionalidades e recursos técnicos aprimorados, como os sistemas de navegação e de controle, que facilitarão maior aproximação da praia para desembarque de pessoal e material, em segurança. O novo navio permitirá também a redução do tempo de reabastecimento da EACF, em função dos guindastes com maior capacidade de carga e manobra, e será melhor equipado para o lançamento de acampamentos.

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

Data: 10/10/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BRASIL SERÁ UM DOS 5 MAIORES PRODUTORES DE BIOMETANO DO MUNDO, PREVÊ IEA

Agência Internacional de Energia estima que o Brasil representará mais de 10% do fornecimento incremental de biometano no mercado global até 2026

Por André Ramalho 10 de outubro de 2023 Em Mercado de gás



Planta de biometano do grupo Cocal em Narandiba/SP (Foto: Divulgação/Copersucar)

RIO — O Brasil deve emergir como um dos países produtores de biometano com crescimento mais acelerado no mundo, nos próximos anos, destaca o relatório da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês) sobre as perspectivas de médio prazo para o mercado de gás, divulgado nesta terça (10/10).

A IEA cita que o mercado de biometano “ainda está em sua infância no Brasil”, mas que o país deve se tornar o quinto maior produtor do gás renovável do mundo em cinco anos.

A agência estima que o Brasil representará mais de 10% do fornecimento incremental de biometano no mercado global até 2026.

A expectativa é que a produção mundial do gás renovável cresça mais de 65% entre 2022 e 2026 e que Europa e a América do Norte continuem como os principais impulsionadores desse crescimento.

A entidade cita, como referência, projeções de estudo publicado pela epbr em 2022 feito pela Associação Brasileira do Biogás (Abiogás) e pela Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras

de Gás Canalizado (Abegás), segundo o qual a produção brasileira de biometano poderia mais que quadruplicar até 2027, para cerca de 0,8 bilhões de m³/ano (cerca de 2,2 milhões de m³/dia).

Mais recentemente, a Abiogás fez um mapeamento entre as empresas associadas e identificou um volume de 800 mil a 1 milhão de m³/dia para entrar em operação até o final de 2024, chegando na casa dos 6 milhões de m³/dia até 2029, com 86 plantas de produção.

O Brasil conta, hoje, com seis plantas de biometano autorizadas a operar e comercializar o gás. Elas produzem cerca de 200 mil m³/dia, na média do acumulado do ano (até agosto) – a maior parte desse volume oriundo de aterros sanitários.

Investidores se posicionam no biometano; veja o mapa do mercado brasileiro
Outras 13 unidades, contudo, estão em processo de autorização junto à Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Elas somam uma capacidade instalada de 421 mil m³/dia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/10/2023

CARVÃO, ÓLEO, GÁS E AS MOEDAS DE ENERGIA

O aumento dos investimentos em energia renovável implica em maior consumo de energia, sustentada pelas fontes disponíveis, escreve Marcelo Gauto

Por Marcelo Gauto 10 de outubro de 2023 Em Coluna do Gauto, Hidrogênio, Petróleo e gás, Transição energética



Torre do Linhão Tucuruí, de interligação de Manaus ao SIN (Governo Federal)

Imagine o sistema energético mundial como um conjunto de 100 moedas, onde cada uma representa um pacote de energia utilizado.

Em 2022, as moedas foram utilizadas da seguinte forma: 32 moedas de petróleo, 27 de carvão, 23 de gás natural, 14 de fontes renováveis e 4 moedas de energia nuclear.

Esta foi a matriz energética mundial do ano de 2022, em que para cada 100 pacotes de energia, 82 foram gerados por fontes fósseis (Figura 1).



Figura 1 – Representação esquemática do consumo percentual por fonte de energia primária no mundo em 2022 (elaboração própria)



No dia a dia, parte das moedas energéticas disponíveis mundo afora é utilizada para gerar novas moedas, isto é, gasta-se energia para se produzir nova energia.

Em resumo, um tanto das moedas produzidas é utilizado para manter a produção de energia, enquanto o restante é consumido pela sociedade em outras atividades.

O equilíbrio entre oferta e demanda de moedas energéticas é tênue. Embora todas essas moedas sejam de alguma forma armazenáveis — há como estocá-las para utilização posterior —, guardá-las nem sempre é tarefa simples ou barata.

Ampliar a oferta de moedas renováveis, bem como de toda a nova infraestrutura associada, exige consumo adicional das moedas existentes, o que pressiona a oferta líquida de energia no curto e médio prazo.

Exemplo interessante neste contexto é o hidrogênio, que muito tem-se falado como elemento importante na geração de energia limpa.

Quando avaliado todo o ciclo de vida, o hidrogênio tem retorno energético negativo; em média, para cada moeda de energia por ele gerada, tem-se o consumo de 1,5 moeda de energia, isto é, consome-se mais energia para fazê-lo do que ele oferece de útil no uso.

Isso impedirá o seu uso, então? De forma alguma, mas vai exigir somente que tenhamos outras moedas de energia sobrando.

Então, para que seja possível hoje produzir hidrogênio verde, dobrar a oferta de moedas de energia solar e eólica, fazer captura de carbono, entre outros, e ao mesmo tempo manter a oferta de energia para a sociedade, será preciso consumir parte das moedas energéticas existentes no mundo.

Isso pressiona a oferta de energia e exige que se disponha das moedas fósseis para alinhar oferta e demanda.

A China é exemplo vivo disso. O gigante asiático é hoje o maior gerador de energia solar, em termos absolutos, e o maior fabricante de painéis solares do mundo.

É também o maior consumidor de carvão do planeta. O motivo? Sem o carvão, faltariam moedas de energia. A China foi em 2022, inclusive, responsável pelo consumo de aproximadamente metade das moedas de carvão consumidas no mundo.

Em outro caso, se uma fábrica de moedas de gás natural é parada, como observado na guerra entre a Rússia e a Ucrânia, ela precisa de alguma forma ser compensada.

A forma mais rápida que a Europa encontrou no curto prazo para suprir suas moedas energéticas que sumiram, foi recorrer novamente ao carvão, mesmo quando deseja exatamente o oposto.

Trocando as moedas

A jornada da transição energética envolve a substituição de uma moeda por outra, sem que se deixe faltar.

A velocidade desse processo de troca é importante. O desejo é por uma rápida transição, mas ela pode escassear a oferta de moedas de energia se for mais rápida do que a reposição delas no mercado.

É preciso acelerar a geração de moedas renováveis, algo que todos apoiam, só que isso leva, em um primeiro momento, a uma maior necessidade de moedas fósseis, pois são elas que sustentam a transição.

Pode soar estranho e contraditório para muitos, mas é necessário manter, ou até aumentar, a curva de produção de carvão, óleo e gás durante a transição, para que seja possível realizar a troca das moedas com equilíbrio.

O aumento dos investimentos em energia renovável implica em um maior consumo de energia primária, sustentada pelo pacote de moedas disponíveis.

Economizando moedas

Parte significativa, possivelmente a mais importante do processo de transição, está na economia de moedas, através do aumento da eficiência energética.

Quando ocorreu a massificação das lâmpadas de LED substituindo as antigas lâmpadas incandescentes, houve um ganho de eficiência tremendo, que reduziu a necessidade de moedas de energia para este fim, o de iluminação.

Muito outros exemplos podem ser citados nesta linha: eletrodomésticos, automóveis, construção civil, industrial etc., praticamente todos se tornaram mais eficientes, o que permitiu a população mundial dobrar de tamanho de 1970 a 2020 ao mesmo tempo em que o consumo per capita de energia aumentou em 1/3, mesmo com a crescente demanda por energia. Eficiência na veia.

Outras frentes que vão economizar moedas de energia, no longo prazo, envolvem incentivos ao menor consumo de materiais, à eletrificação do transporte, ao transporte público, às ciclovias, às outras formas de mobilidade, ao aumento da economia circular, entre tantas outras que exigem menor consumo de energia.

Enquanto isso transcorre, moedas de energia fóssil serão tão necessárias quanto as de fontes renováveis, para que se tenha disponibilidade de moedas para bancar a travessia da ponte da transição, suscitando segurança energética.

Será preciso contar com carvão, petróleo e gás para atravessar essa ponte. Em um dado momento desta longa jornada, a “niqueladora energética” contará majoritariamente com o brilho das moedas renováveis. Até lá, será preciso muito esforço para que não nos falem moedas.

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

OS PRIMEIROS EFEITOS DA GUERRA SOBRE ÓLEO E GÁS

Preço de referência do gás na Europa dispara; analistas avaliam impacto sobre oferta de óleo
Por epbr 10 de outubro de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Internacional, Mercado de gás



Conflito impacta produção em Israel. Governo local determinou a suspensão do campo de gás Tamar, na costa sul do país, e buscará fontes alternativas para atender à demanda, após três dias de violência na região.

– A Chevron, que opera o ativo, confirmou que foi instruída a suspender a operação do campo, uma importante fonte de gás para os geradores de energia e indústria.

– Goldman Sachs destaca que a interrupção do campo, que produz 10 bilhões de m³/ano, deve acentuar a restrição na oferta global de GNL e elevar os riscos sobre os preços europeus do gás.

– Nesta segunda (09/10), o preço do TTF, referência no mercado europeu, subiu 12,4%, para 43 euros por MWh.



Rússia inicia exportações de gás para Uzbequistão. Moscou tenta aumentar sua influência política nas antigas repúblicas soviéticas da Ásia Central e também se aproxima do Cazaquistão.

O Brent avançou 4,22%, a US\$ 88,15 o barril, mas oscila abaixo dos US\$ 88 na manhã de hoje (10/10). Analistas apontam a capacidade de produção dos EUA como um dos fatores que mudaram a geopolítica do óleo.

– A expectativa é que a extensão do impacto sobre os preços do petróleo seja provavelmente modesta, se o conflito permanecer dentro de Israel:

– “Israel é um produtor de petróleo muito marginal e, portanto, os desenvolvimentos recentes terão pouco impacto direto no fornecimento”, escreveu o analista Warren Patterson, do ING.

Petrobras: guerra pode aumentar volatilidade do preço do diesel. CEO da companhia, Jean Paul Prates, disse nesta segunda (9/10) que a decisão sobre um possível reajuste nos preços dos combustíveis no Brasil, caso haja uma inflação dos derivados, em meio ao conflito entre Israel e Hamas, dependerá do comportamento de cada um.

– Para a presidente da Equinor Brasil, Veronica Coelho, ainda é cedo para avaliar os efeitos do conflito sobre os preços dos combustíveis. “A volatilidade sobre os preços de combustíveis é uma certeza, mas o quanto vai afetar ainda é incerto”, afirmou a jornalista.

Refino. Em setembro, as refinarias da Petrobras atingiram 97% de utilização pelo segundo mês consecutivo, levando o percentual para 95,8% no trimestre, o maior desde 2014.

PR estuda decreto para isentar biogás. Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) do Paraná aprovou adesão de três convênios, dentre eles um que autoriza o estado a conceder isenção do ICMS em operações com máquinas, equipamentos, aparelhos e componentes de geração elétrica que utilizem o biocombustível.

Petrobras adia licitação de FPSOs de Sergipe para início de 2024. Petrobras postergou em dois meses e meio a data, marcada originalmente para 30 de outubro, para apresentação de ofertas pelas duas plataformas voltadas para o projeto em águas profundas na Bacia Sergipe-Alagoas, de acordo com a Upstream.

Eletrobras coloca à venda participação na ISA Cteep. De acordo com apuração do Valor, o modelo para a alienação ainda está sendo estudado: poderia ser um leilão em bolsa ou uma oferta subsequente (follow-on). Eletrobras detém 9,73% das ações ordinárias e 52,48% das preferenciais da ISA Cteep.

Newave Energia compra projeto solar da Voltalia. Acordo envolve parte do cluster fotovoltaico Arinos, em desenvolvimento em Minas Gerais. A empresa adquiriu 420 MW do projeto, que tem potencial para 2 GW. A Newave Energia é uma joint venture entre a gestora Newave Capital e a Gerdau Next, braço de investimentos do Grupo Gerdau.

Azevedo & Travassos quer comprar a Nion Energy. Com planos de voltar à exploração e produção de óleo e gás, por meio da Azevedo & Travassos Petróleo, a empreiteira assinou um memorando de entendimento com os cotistas da BTV Capital, para a aquisição de parte ou a totalidade das ações da subsidiária integral da companhia, a Nion Energy LLC. A Azevedo & Travassos também mira a compra da Petroil

Rodrigo Soares é o novo presidente da Shell Energy. Executivo deixa a área de trading e vai cuidar do braço da Shell nas áreas de gás, energia elétrica e produtos ambientais.

Transição energética exigirá gás não-convencional do Oriente Médio. O crescimento da demanda por gás natural exigirá investimentos mais fortes na descoberta de novas reservas, de acordo com a Rystad Energy.

– Mesmo com o crescimento das renováveis, a consultoria destaca que os campos existentes não serão capazes de satisfazer o aumento do consumo global. E aí o Oriente Médio desponta como peça-chave para preencher essa lacuna, fornecendo cerca de 20 milhões de toneladas por ano de GNL até 2040.

Corrida por minerais críticos pode agravar conflitos sociais na Amazônia. Estudo do Instituto Igarapé defende que o país desenhe uma política socioambiental responsável para a exploração das matérias-primas que serão essenciais à fabricação de baterias de veículos elétricos e outras tecnologias de energia renovável.

EUA vivem aumento na produção de carros elétricos. Em entrevista à agência epbr, a pesquisadora sênior de políticas de energia limpa e descarbonização do Inter-American Dialogue, Lisa Viscidi, conta que o país experimenta um aumento nos investimentos, especialmente em veículos elétricos e baterias, com foco maior na produção nacional do que antes da sanção da Lei de Redução da Inflação (IRA, na sigla em inglês).

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



JORNAL O GLOBO – RJ

TÉCNICOS DO TCU DEFENDEM QUE PISOS DE SAÚDE E EDUCAÇÃO SEJAM APLICADOS SÓ A PARTIR DE 2024

Congresso aprovou meio-termo, liberando mais mais R\$ 5 bi
Por Renan Monteiro e Geralda Doca — Brasília



A sede do Tribunal de Contas da União — Foto: Leopoldo Silva/Agência Senado

A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) defendeu que os gastos mínimos federais com a área da saúde e educação tenham validade só a partir do ano de 2024. O entendimento corrobora a tese da equipe econômica do governo. O assunto ainda será analisado pelo plenário do TCU.

No fim do mês de setembro, o Ministério da Fazenda oficializou um pedido para o TCU sobre a possibilidade de aplicação dos pisos constitucionais nessas duas áreas só a partir de 2024, e não no exercício de 2023.

Durante a vigência do teto de gastos, de 2017 a 2023, os pisos de saúde e educação eram os valores gastos em 2016 acrescido da inflação do período. Com a aprovação do novo arcabouço fiscal, que derrubou o teto de gastos, voltaram a valer as regras antigas.

A regra constitucional prevê a destinação mínima de 15% da chamada receita corrente líquida (RCL) para despesas na área da saúde, bem como 18% da receita líquida de impostos para os gastos com a educação.

Para 2023, isso gera um gasto extra de R\$ 20 bilhões, que precisa ser cortado de outras áreas. Por isso, o governo quer a aplicação integral dos pisos apenas em 2024.



Na última semana, o Congresso aprovou um projeto de lei com a previsão de gastar menos com saúde e não seguir o piso de 15% da receita líquida. O texto ainda precisa ser sancionado pelo presidente Lula. Pelo projeto, seriam aplicados R\$ 5 bilhões, e não R\$ 20 bilhões.

O que diz a área técnica do TCU?

Conforme o parecer, as regras de mínimos constitucionais não são “exigíveis” para serem aplicadas no ano em que houve a criação ou majoração (aumento). Ou seja, neste ano.

O documento fala da necessidade de “preservar a segurança jurídica” da aplicação do orçamento em execução.

“Somente se aplicam a partir do orçamento do exercício financeiro seguinte, em observância ao princípio da unidade da Constituição, que orienta a interpretação do todo constitucional, e não de partes isoladas, de modo a buscar a harmonização de tensões e conflitos entre normas do próprio sistema”, diz o parecer.

Além disso, os técnicos afirmam que o surgimento de um novo mínimo constitucional mexe com a alocação de despesas, que precisam ser reprogramadas. Esse argumento é endossado pela Fazenda.

O pedido ao TCU cita uma preocupação com o possível risco na “qualidade da aplicação de recursos”, considerando que a execução orçamentária já está no seu último quadrimestre. Ou seja, sem o planejamento, uma injeção de recursos de forma repentina poderia levar a gastos mal aplicados.

“Dados esses impactos, a acomodação de um novo mínimo constitucional possui um lócus (lugar) e um momento específicos para ser viabilizada: a elaboração do orçamento”, diz o documento do TCU.

Na última semana, o presidente do TCU, Bruno Dantas, afirmou que a análise final do órgão sobre a aplicação do piso da saúde e educação neste ano será julgada no prazo de 15 dias.

Após a análise dos técnicos, o parecer segue para o gabinete do relator, o ministro Augusto Nardes. Posteriormente, a previsão é de ser encaminhado para o plenário do TCU.

Educação

A “PEC da Transição”, que aumentou os gastos neste ano, já havia permitido o aumento do orçamento com a saúde e educação em cerca de R\$ 30 bilhões.

Em função disso, segundo o Ministério do Planejamento, a dotação constitucional na área da educação (18% da Receita líquida de Impostos) já está em um montante superior ao cálculo.

“Não se vislumbra necessidade de aporte adicional de recursos para o órgão no presente exercício”, diz a pasta comandada por Simone Tebet.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/10/2023

SEMANA DE TRABALHO DE 4 DIAS: VEJA PAÍSES QUE TESTAM O MODELO DEFENDIDO PELO MINISTRO DO TRABALHO

Empresas de várias regiões do mundo experimentam carga horária reduzida e seu impacto na produtividade. Brasil começou os testes em setembro

Por O Globo — Rio



Escritórios vazios: semana de quatro dias vira tendência entre empresas para motivar funcionários — Foto: Alex Kraus/Bloomberg

O ministro do Trabalho, Luiz Marinho, defendeu nesta terça-feira o modelo de quatro dias de trabalho por semana e disse que a economia brasileira "suportaria" a adoção do regime. A jornada mais enxuta vem sendo testada em vários países do mundo, incluindo o Brasil.

mais curta e presta consultoria a empresas que já estão testando o regime.

A maior parte dos testes tem sido conduzidos pela 4 Day Week Global, organização que defende a semana

que queiram aderir ao sistema. Veja a seguir os países



Brasil

A Faria Lima, em São Paulo, centro financeiro da capital e do país — Foto: Edilson Dantas

No Brasil, mais de 15 empresas começaram a testar a semana de quatro dias em setembro. A iniciativa é fruto de uma parceria entre ONG 4 Day Week e a brasileira Reconnect Happiness at Work, que entre junho e julho forneceu informações sobre o programa para os interessados.

Não há pré-requisitos, como número mínimo de funcionários, para participar. No mês passado, teve início um treinamento para a implementação do novo modelo. O teste para valer começa apenas em dezembro ou janeiro, a depender da empresa.

O modelo a ser implementado nas participantes será do tipo 100-80-100: 100% do salário, trabalhando 80% do tempo e mantendo 100% da produtividade.

No Brasil, mais de 72% dos profissionais que trabalham em escritórios consideram que seriam mais produtivos se tivessem uma semana de quatro dias úteis em vez de cinco. É o que aponta a pesquisa "Para além da revolução do híbrido: o paradoxo do trabalho flexível na América Latina", feita com profissionais de várias faixas etárias e níveis hierárquicos na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica e México.

Portugal



A cidade de Lisboa, capital de Portugal — Foto: O GLOBO

Portugal iniciou em junho um projeto para testar a semana de trabalho de quatro dias. Cerca de 40 empresas participam do experimento, com seus mil funcionários podendo desfrutar três em vez de duas folgas por semana.

Uma parte das companhias já havia antecipado o processo numa primeira fase, mas 55 não quiseram avançar à segunda fase temendo perda de produtividade em um cenário econômico delicado.

A maioria das empresas é ligada à informática e consultoria. As demais são dos setores da indústria e comércio, construção, saúde, apoio social e educação.

Reino Unido



Regent Street, no centro de Londres — Foto: José Sarmento Matos/Bloomberg

Desde o ano passado empresas britânicas testam a semana profissional de quatro dias. Em alguns casos, as companhias apenas reduziram a jornada semanal de 40 para 32 horas, pedindo que os funcionários distribuíssem essas 32 horas em cinco dias.

Em fevereiro deste ano, um estudo conduzido pela empresa de pesquisa Autonomy com 61 empresas na

Grã-Bretanha revelou que 56 companhias (92% do total) optaram por continuar com a jornada reduzida, das quais 18 de forma permanente.

O teste realizado na Inglaterra foi considerado o maior do mundo entre as experiências de semanas de quatro dias, as pessoas trabalharam em média 34 horas por semana, entre junho e dezembro do ano passado. Durante esse período, os salários não tiveram alteração.

Na Escócia e no País de Gales, que também integram o Reino Unido, foi iniciado um debate sobre o assunto. A decisão foi o resultado de uma promessa de campanha feita pelo Partido Nacional Escocês (SNP).

Os trabalhadores terão suas horas reduzidas em 20%, mas não sofrerão nenhuma perda na indenização. O SNP apoiará as empresas participantes com cerca de £ 10 milhões (€ 11,8 milhões).

Pesquisa realizada pelo instituto de pesquisa escocês Institute for Public Policy Research (IPPR), na Escócia, mostrou que 80% das pessoas que responderam à ideia foram altamente positivas em relação à iniciativa. Os entrevistados disseram que o programa melhoraria muito sua saúde e felicidade.



Islândia

Reykjavik, capital da Islândia — Foto: Sigga Eila/Bloomberg

Antes do Reino Unido, a Islândia havia conduzido o maior piloto de uma semana de trabalho mais curta entre 2015 e 2019, com a participação de 2.500 servidores públicos em dois grandes testes, segundo a CNN Business.

Os testes revelaram que não foi registrada queda na produtividade e houve um aumento no bem-estar dos

funcionários.



Bélgica

Prédio iluminado em Bruxelas, capital da Bélgica e da União Europeia — Foto: Aris Oikonomou / AFP

Em fevereiro, os funcionários belgas ganharam o direito de decidir se trabalham quatro ou cinco dias por semana, sem perda de salário. Isso, no entanto, não significa que trabalharão menos – eles simplesmente condensarão o total de suas horas de trabalho em menos dias.

O primeiro-ministro belga, Alexander de Croo, espera que o acordo ajude a flexibilizar o mercado de trabalho notoriamente rígido da Bélgica e a criar uma economia mais dinâmica, além de tornar mais fácil para as pessoas conciliarem suas vidas pessoais com suas carreiras.



Espanha

Pedestres caminham em Madri, capital espanhola — Foto: Manaure Quintero/Bloomberg

O partido de esquerda Más País anunciou no início deste ano que o governo concordou com seu pedido de lançar um programa piloto de semana de trabalho de quatro dias para empresas interessadas na ideia.

Cerca de 6.000 funcionários de 200 pequenas e médias empresas poderão estender seu final de semana em um dia, com remuneração integral. As negociações já foram realizadas, com a próxima reunião prevista para as próximas semanas. A fase de testes deve durar pelo menos um ano, mas ainda não está claro quando a experiência começará de fato.



Suécia

Vista de Estocolmo, capital sueca — Foto: Photo by Maja SUSLIN / TT NEWS AGENCY / AFP

Na Suécia, uma semana de trabalho de quatro dias com pagamento integral foi testada em 2015 com resultados mistos. A proposta era tentar jornadas de seis horas em vez de oito horas sem perda de pagamento, mas nem todos ficaram satisfeitos com a ideia. Até os partidos de esquerda achavam que seria muito caro implementar a experiência em larga escala.

Mas resultados positivos foram observados na unidade de ortopedia de um hospital universitário, que transferiu 80 enfermeiros e médicos para uma jornada de seis horas e contratou novos funcionários para compensar o tempo perdido. A resposta da equipe médica foi positiva, mas o experimento também enfrentou muitas críticas e não foi renovado.

No entanto, algumas empresas, como a montadora Toyota, optaram por manter o horário reduzido para seus trabalhadores.



Japão

Jovens posam perto de cerejeiras em flor em Tóquio: desde março de 2023 não é mais obrigatório o uso de máscaras em locais públicos no Japão — Foto: Yuichi Yamazaki / AFP

No Japão, assim como em outros países, são as grandes empresas que estão se aventurando nesse território, após o anúncio do governo japonês, em 2021, de um plano para alcançar um melhor equilíbrio entre vida profissional e pessoal em todo o país.

Um exemplo é a gigante de tecnologia Microsoft que, em 2019, experimentou o modelo oferecendo aos funcionários no Japão fins de semana de três dias por um mês. A mudança aumentou a produtividade em 40% e resultou em um trabalho mais eficiente.



Nova Zelândia

Auckland, centro financeiro da Nova Zelândia — Foto: Fiona Goodall/Bloomberg

Na Nova Zelândia, 81 funcionários que trabalham para a Unilever estão atualmente participando de um teste de uma semana de trabalho de quatro dias com pagamento integral, que terá duração de um ano. Se o experimento for um sucesso, ele será estendido a outros países.

De acordo com Nick Bangs, diretor administrativo da Unilever Nova Zelândia, o objetivo do programa é medir o desempenho na produção, não no tempo.

"Acreditamos que as antigas formas de trabalho estão desatualizadas e não mais adequadas ao propósito", acrescentou Bangs.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/10/2023

BRASIL VAI PROPOR AMPLIAÇÃO DE ACORDO COMERCIAL ENTRE ÍNDIA E MERCOSUL

Negociações estão paradas há uma década. Para governo, trocas comerciais estão abaixo do potencial

Por Eliane Oliveira — Brasília



Lula e o primeiro-ministro da Índia, Narendra Modi, durante cúpula do G20 — Foto: PIB / AFP

O Brasil vai propor aos demais sócios do Mercosul, nos próximos dias, a retomada de negociações, paralisadas há uma década para um acordo que reduza tarifas e elimine barreiras com a Índia. A meta do governo Lula é ambiciosa: com a liberalização do intercâmbio de bens com o país mais populoso do mundo, o atual fluxo de comércio brasileiro com os indianos iria, no mínimo, dobrar dos atuais US\$ 15 bilhões para US\$ 30 bilhões até 2030. A soma pode chegar a US\$ 50 bilhões, se for

incluído o comércio de serviços.

—Nosso comércio com a Índia está muito abaixo do potencial que existe — disse ao GLOBO a secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Tatiana Prazeres.

Além de levar a proposta para Argentina, Uruguai e Uruguai, o governo também fará uma consulta pública com empresários representantes da sociedade civil brasileira. A ideia é ter tudo pronto antes de dezembro, quando haverá uma reunião de cúpula entre os presidentes do Mercosul, provavelmente em Brasília.

Acordo de hoje envolve 450 itens

Em 2009, entrou em vigor um acordo tímido entre a Índia e o bloco sul-americano, envolvendo apenas 450 dos cerca de 10 mil itens que poderiam ser contemplados. E o comércio bilateral não tem eliminação de tarifas, somente margens de preferência com reduções. Em 2013, tentou-se renegociar o tratado, mas não foi para frente.

— Já estão ocorrendo consultas informais entre o governo e setor privado do Brasil com autoridades e empresários indianos.

No caso do Brasil, as exportações para o mercado indiano estão concentradas em poucos produtos: soja, petróleo e ouro responderam por 80% do total de vendas para aquele país em 2022.

— O Brasil pode ser um supridor importante de produtos para os indianos, como alimentos, máquinas e equipamentos, aeronaves, entre outros — disse Tatiana Prazeres.

Um levantamento realizado pelo governo mostra que o tamanho das barreiras às exportações de produtos brasileiros que têm a Índia como destino. A tarifa de importação de frango é de 100%, de carne suína 30%, de milho 50% e de café de 53% a 100%.

As barreiras industriais são relevantes. Um exemplo são os calçados. A Índia só libera a entrada desses produtos do Brasil mediante o cumprimento de exigências técnicas. Contudo, não credencia laboratórios brasileiros para atestarem que as condições estão sendo cumpridas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/10/2023

GLOBO RURAL: AGRICULTORES RESERVAM PARTE DAS FAZENDAS PARA UMA NOVA PRODUÇÃO: ENERGIA SOLAR

Equipamentos instalados em áreas rurais já respondem por 15% da potência gerada no país

Por José Florentino Em Globo Rural — São Paulo



O produtor rural Igor Cândido diz que, como ficou difícil expandir a área agrícola, a energia solar surgiu como um caminho — Foto: Divulgação

No sul goiano, a Agropecuária Vigor investiu R\$ 35 milhões em uma produção que ocupa apenas nove hectares. Não se trata de uma cultura de alto valor agregado nem da criação de alguma raça de animal muito cara. A aposta é na geração de energia fotovoltaica, que abastece as

fazendas do grupo e ainda ajuda a diversificar a renda da família.

A propriedade é apenas uma das que estão investindo nesse tipo de tecnologia. Segundo a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), havia cerca de 180 mil sistemas instalados na área rural até julho deste ano. A potência gerada por esses equipamentos cresceu seis vezes em três anos, para 3,36 megawatts, ou quase 15% de toda a energia fotovoltaica produzida no país.

— O valor da terra aumentou muito nos últimos três anos, o que torna difícil expandir a área agrícola, e nos fez buscar outros caminhos que tenham um retorno maior — afirma o produtor rural Igor Cândido.

Igor assumiu o negócio da família ao lado do irmão, Vinicius, em Morrinhos (GO), onde a família vive há 20 anos e produz soja, milho, feijão, tomate e outras culturas, dependendo do momento do ano e dos preços. São cinco mil hectares de área produtiva.

Segundo ele, seria inviável produzir soja em nove hectares isolados, porque a atividade precisa de escala para diluir os investimentos.

— Uma usina de energia solar tem a lógica inversa: área pequena com investimento concentrado. Nosso retorno é muito maior do que o que teríamos com a soja (nessa área).



Foto aérea das granjas do avicultor Flávio de Souza, no Alto Paraná (PR) — Foto: Divulgação

O primeiro contato da família Cândido com a energia solar ocorreu sete anos atrás, quando Vinícius, então presidente do Sindicato Rural de Morrinhos, decidiu instalar placas fotovoltaicas para garantir energia para a exposição agropecuária do município.

— Tinha um preço mais elevado, mas ainda compensava, pelo que ouvíamos de relatos —

relembra Igor.

Sistema de assinatura

Mas foi ao longo do último um ano e meio que a família investiu para valer na construção de usinas em locais com acesso mais fácil à rede da concessionária. O terreno plano de Morrinhos, que no passado atraiu agricultores para a região, facilita a instalação das placas e outros equipamentos.

Atualmente, toda a energia utilizada na propriedade, desde o pivô de irrigação até a luz das casas dos funcionários, vem das usinas próprias. Juntas, as unidades produzem sete megawatts.

Desse total, as fazendas do grupo consomem aproximadamente um terço. O excedente é vendido para consumidores de Goiás por meio da plataforma Nextron. Criada no fim de 2021, ela conecta produtores de energias renováveis a consumidores, sejam pessoas físicas ou jurídicas. Além da energia solar, também fornece o insumo a partir de biomassa e hidráulica.

A startup distribui energia em um modelo de assinatura, como o de serviços de streaming, para consumidores que estejam conectados na mesma rede.



Placas fotovoltaicas na granja do avicultor Flávio de Souza, no Alto Paraná (PR) — Foto: Divulgação

Produzir energia solar não é um bom negócio apenas para grandes produtores, afirma Anderson Oliveira, que fundou a EcoPower, junto com a esposa Náchila, dez anos atrás. A empresa, que presta consultoria em energia solar e comercializa equipamentos, já implementou mais de 40 mil projetos de pequenas usinas fotovoltaicas no país, muitas

delas para produtores rurais.

— Quando começamos, uma usina de mil metros ficava em torno de R\$ 400 mil, e os clientes recebiam R\$ 6 mil ao mês. Eu tenho três alqueires de seringueira, são 75 mil metros quadrados, que me dão R\$ 2,5 mil por mês. É menos da metade, com uma área bem maior — compara.

A empresa também está testando um novo modelo de negócios, em que vai arrendar áreas de produtores que não têm recursos suficientes para construir suas usinas. Eles recebem de R\$ 700 a R\$ 1 mil por mês pela área de mil metros quadrados.

Produtores de várias culturas têm optado pela energia fotovoltaica para reduzir custos, garantir abastecimento em locais onde o fornecimento da concessionária é limitado e diversificar sua renda, segundo a EcoPower. Dentre esses, os produtores de aves se destacam.

A energia elétrica representava 24% dos custos da Granja Sagrada Família, no Alto Paraná (PR), conta o avicultor Flávio de Souza. Ele e o pai, Nelson, investiram R\$ 2 milhões na construção de seis usinas, que abastecem 12 aviários. Agora, fizeram um aporte de R\$ 650 mil em mais duas usinas, para quatro aviários.

Segundo Souza, a produção de frango tem um ciclo de dois meses. No primeiro, a granja gasta menos energia, porque as aves são pequenas. No segundo, o consumo supera a geração. A família tem um acordo com a concessionária de energia, que abate o excedente de um período na conta do mês em que há déficit.

As usinas em operação já reduziram em 80% a conta de luz, que variava entre R\$ 10 mil e R\$ 14 mil por mês, diz Souza. Ele projeta que o investimento deve se pagar em menos de três anos.

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

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BYD NEGOCIA ISENÇÃO DE IPVA PARA CARRO ELÉTRICO NA BAHIA

Governo do Estado se comprometeu com o benefício para veículos com valores até R\$ 300 mil; acima desse montante a alíquota será fixa em 2,5%

Por Marcos de Moura e Souza — De Camaçari (BA)



Chuanfu, fundador da BYD: “Queremos apoiar a Bahia, especialmente Camaçari, a se tornar o Vale do Silício do Brasil” — Foto: Divulgação

Em evento na antiga fábrica da Ford, na cidade baiana de Camaçari, a chinesa BYD formalizou na segunda-feira (9) seus planos para iniciar a fabricação de carros elétricos no Brasil. A intenção é que a produção comece entre fins de 2024 e início de 2025. Pelo cenário traçado pela empresa, a produção anual será de 150 mil veículos.

Durante o evento de lançamento da pedra fundamental da futura fábrica, o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT), anunciou um projeto de lei do governo do Estado, a ser discutido pelo Legislativo, que prevê isenção de 100% de IPVA de carros elétricos até R\$ 300 mil e IPVA fixo de 2,5% para veículos elétricos acima desse preço. Segundo ele, isso havia sido pactuado com os chineses.

A BYD promete investir R\$ 3 bilhões na sua primeira fábrica de carros híbridos elétricos fora da Ásia. Os chineses dizem que serão criados mais de 5 mil empregos.

O senador baiano Otto Alencar (PSD) afirmou que, além da isenção prevista pelo governo baiano, estão bem encaminhadas as conversas no Senado sobre estímulos ao setor que beneficiariam a BYD. Além de carros, a companhia planeja fabricar ônibus e caminhões elétricos em Camaçari.

O projeto da fábrica da empresa no Brasil tem sido objeto de intensas discussões e envolveram diretamente o presidente Lula e o CEO global e fundador da companhia, o bilionário Wang Chuanfu.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, disse que Lula telefonou para o empresário pouco antes do evento para cumprimentá-lo pela fábrica. Chuanfu veio ao Brasil para participar da cerimônia.



Para que o empreendimento pudesse ser anunciado, o governo na Bahia precisava formalizar com a Ford um contrato que estabelecesse que o complexo industrial e também o Porto de Aratu passasse para as mãos do Estado. Esse contrato foi assinado no dia 4. A Ford encerrou suas atividades em Camaçari em 2021.

As instalações da futura fábrica têm um ar de abandono. As paredes dos prédios estão com a pintura gasta e o mato em volta cresceu. Na entrada, a placa já exibe a logomarca da montadora chinesa.

Nos discursos que se seguiram durante o evento, nenhum deles tratou de um ponto específico do projeto da BYD: quanto a empresa pagará ao Estado para assumir tanto as instalações industriais quanto as instalações do porto.

Após as apresentações, o Valor fez essa pergunta à vice-presidente-executiva e CEO para as Américas do grupo, Stella Li. Ela afirmou que os detalhes ainda estão sendo discutidos.

Algumas horas depois, por meio de nota, a empresa afirmou: “O termo de concessão onerosa entre o governo da Bahia e a BYD tem o compromisso de investimento, a geração de empregos e o desenvolvimento econômico e social como pilares estruturais. Não havendo valores de aquisição, pois é uma concessão com o fim de produzir automóveis.”

A BYD já tem plantas de chassis de ônibus e de painéis solares em Campinas (SP) e de baterias veiculares em Manaus.

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, afirmou durante o evento que a futura fábrica de carros elétricos em Camaçari se encaixa no que o governo tem chamado de neointustrialização, com desenvolvimento e sustentabilidade.

A perspectiva dos chineses é que gradualmente empresas brasileiras que fornecem peças para o setor aumentem sua participação na cadeia de fornecimento para os carros elétricos que serão produzidos na Bahia.

Em um discurso lido, em mandarim, Wang Chuanfu, apresentou a empresa como sendo a maior do mundo em veículos movido, segundo ele, à nova energia, com projetos em mais de 75 países.

E, com uma dose de exagero, falou dos planos da BYD para a Bahia, para além da fábrica. “Nós queremos apoiar a Bahia, especialmente Camaçari, a se tornar o Vale do Silício do Brasil. Por isso, nós vamos construir um centro de pesquisa e desenvolvimento em Salvador”, disse. A capital baiana fica cerca de uma hora de Camaçari.

“Ao mesmo tempo nós já estamos trabalhando duro para criar uma solução brasileira para o nosso carro híbrido: combinação de etanol e energia elétrica.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/10/2023

ISRAEL CONTINUA A ATACAR GAZA E DIZ TER MATADO INFILTRADOS NA FRONTEIRA COM O LÍBANO

Por Bloomberg

09/10/2023 13h26 Atualizado há 18 horas As Forças de Defesa de Israel (IDF na sigla em inglês) disseram ter matado vários infiltrados que cruzaram o seu território vindos do Líbano, no norte, enquanto enfrentavam ameaças em múltiplas frentes. O Exército Libanês relatou ataques aéreos e de artilharia israelenses perto de sua fronteira com Israel.

A mídia estatal libanesa disse que quatro pessoas cruzaram a fronteira perto da cidade de Dahira e trocaram tiros com soldados israelenses.

As IDF informaram que, apoiada por helicópteros, continuam a examinar a área no norte de Israel. Na manhã desta segunda-feira, as IDF relataram disparos de morteiros vindos do Líbano. Os ataques não resultaram em vítimas, mas destacam o risco de escalada da violência numa área distante de onde ocorreu a maior parte dos combates.



Ataque aéreo à Cidade de Gaza — Foto: Fatima Shbair/AP

Hoje é o terceiro dia de combates desde que militantes do Hamas de Gaza lançaram um ataque surpresa contra Israel.

O sul do Líbano é um reduto do Hezbollah, um grupo militante que, tal como o Hamas, é apoiado pelo Irã. O Hezbollah travou uma guerra com Israel em 2006 que deixou milhares de mortos em ambos os lados. Disparou foguetes contra Israel no domingo, mas negou

ter feito isso na segunda-feira.

Os ataques surpresa do Hamas, que incluíram a tomada de dezenas de reféns, são a pior falha de inteligência de Israel em 50 anos.

O governo israelense apontou o dedo ao Irã, que negou ter desempenhado qualquer papel nos ataques.

O ataque do Hamas, que começou no sábado, matou mais de 700 israelenses, a maioria civis. Cerca de 500 palestinos foram mortos em ataques de retaliação, disseram as autoridades palestinas. Israel realiza novos ataques a Gaza na noite desta segunda-feira.

Israel anunciou a sua maior mobilização militar, mais de 300 mil reservistas do exército, enquanto o Ministro da Defesa, Yoav Gallant, prometia a eliminação de todos os alvos do Hamas.

O conflito abre o risco de alimentar uma guerra paralela com o Irã e desencadear um conflito regional mais amplo. O shekel (moeda israelense) caiu apesar de um enorme pacote de apoio do banco central, e o petróleo disparou. O porto israelense de Ashkelon – usado principalmente por petroleiros – não está operando.

O chanceler alemão, Olaf Scholz, disse que ele e o presidente francês, Emmanuel Macron, discutirão a situação em Israel em uma ligação hoje com o presidente dos EUA, Joe Biden, e o primeiro-ministro do Reino Unido, Rishi Sunak, e que todas as quatro nações concordam que uma “conflagração regional” deve ser evitada.

“Este ataque do Hamas a Israel é terrível e bárbaro”, disse Scholz, ao lado de Macron, aos jornalistas antes de uma reunião de gabinete conjunta Alemanha-França em Hamburgo. “Nestas horas sombrias, a Alemanha e a França estão firmemente ao lado de Israel.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/10/2023

'NÃO CONSEGUIMOS MAIS PASSAR SEIS MESES SEM UMA CRISE', DIZ PRESIDENTE DO BC

Segundo Roberto Campos Neto, há uma diversidade entre países na América Latina, mas uma sequência de choques

Por Larissa Garcia, Valor — Brasília

O presidente do BC, Roberto Campos Neto. — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados



O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, brincou há pouco que não é possível passar seis meses sem crise. Ele falava de desafios para a América Latina e mercados emergentes. "Temos diversidade entre países [na América Latina], mas uma sequência de choques. Fizemos um comentário no Banco Central [do Brasil], que não conseguimos mais passar seis meses sem uma crise", disse em seu discurso durante evento do Emerging Markets Forum, em Marrakesh, no Marrocos.

Segundo ele, a pandemia de covid-19 "bateu muito forte" na América Latina. "Cada país fez um programa [fiscal] massivo para combater os efeitos da pandemia", lembrou. Ele também recordou que muitos países reduziram suas taxas de juros. "No caso do Brasil tivemos a menor taxa de juros da história [na pandemia], de 2% [ao ano]. Estávamos preparados para uma depressão e tivemos uma recessão", complementou.

Em seu ponto de vista, os bancos centrais "foram rápidos em ver que a inflação não seria temporária como diziam". Campos repetiu que a desinflação é caracterizada por dois estágios e que o segundo é "mais difícil". Depois, ele reforçou que não estava focando no Brasil quando citou riscos para economias emergentes. "Não fui otimista ou pessimista", reiterou.

Ele ressaltou que as dívidas ficaram muito altas no pós-pandemia e que o custo desse endividamento é alto para países avançados. "Meu ponto era apenas que deveríamos começar [a endereçar o problema fiscal], globalmente e especialmente em países avançados, porque acho que o Brasil neste front está melhor, tivemos revisões positivas para o crescimento e o arcabouço fiscal que foi desenhado recentemente, mas meu ponto é que para nós o custo do funding é importante", ponderou.

"Estamos vendo que o mais provável é que os juros fiquem altos por mais tempo, o que significa um custo alto de dívida. Isso pode ser disfuncional para mercados emergentes, esse era meu ponto", complementou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/10/2023

LÍDERES DA CÂMARA DECIDEM VOTAR PROJETO SOBRE FUNDOS OFFSHORE NA PRÓXIMA TERÇA-FEIRA

Parlamentares anteciparam votação, que estava prevista para acontecer só no dia 24 de outubro
Por Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília



Deputado Pedro Paulo, relator do projeto das offshore — Foto: Elaine Menke/Câmara dos Deputados

Contrariando as expectativas da semana passada, os líderes da base governista decidiram votar na próxima terça-feira o projeto de lei da tributação dos investimentos offshore (fora do país) e dos fundos exclusivos (com poucos cotistas). A votação será conduzida pelo vice-presidente da Câmara, Marcos Pereira (Republicanos-SP), já que o presidente Arthur Lira (PP-AL) está em missão oficial fora do país. Pereira confirmou a informação sobre a antecipação da votação

(veja mais detalhes abaixo).

Até então, a expectativa era de que o projeto fosse votado apenas no dia 24, quando Lira e os líderes voltariam de viagem, mas os parlamentares decidiram em reunião há pouco que há apoio para votar a proposta. Apenas PL e Novo se manifestaram contra e disseram que vão tentar impedir a aprovação. "Só quatro líderes viajaram com ele (Lira) e já está tudo combinado para votar na terça-feira", disse a líder do PCdoB, deputada Jandira Feghali (RJ).

Uma reunião com o deputado Pedro Paulo (PSD-RJ), relator do projeto, está marcada para terça-feira, às 10h, para discutir mudanças no parecer. Entre as alterações pedidas estão excluir alterações no Fiagro, uma demanda da bancada ruralista.



Deputada Jandira Feghali (PCdoB-RJ) — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

Vice-presidente da Câmara confirma análise de projeto Após participar da reunião de líderes, o vice-presidente da Câmara, Marcos Pereira, confirmou que o projeto de tributação dos investimentos offshore deve ser apreciado pelo plenário da Casa na próxima semana.

Pereira explicou que o relator Pedro Paulo apresentará o parecer para os deputados na próxima terça-feira e tirará dúvidas sobre o texto. Depois disso, a expectativa é que a proposta seja analisada no mesmo dia.

Há a expectativa de um acordo com a bancada ruralista - excluir alterações no Fiagro do texto - para que o grupo não obstrua a sessão.

Pereira vai presidir as sessões plenárias da Câmara até 20 de outubro.

Enviado com urgência constitucional pelo governo, o PL das offshores passa a trancar a pauta a partir de 14 de outubro. O vice-presidente da Câmara afirmou que acordou com Lira para tentar apreciar o texto na próxima semana para evitar que os trabalhos fiquem esvaziados por uma semana.



Marcos Pereira, vice-presidente da Câmara dos Deputados — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

Audiência com Flávio Dino

Na quarta-feira, os deputados combinaram de fazer uma comissão geral de debates no plenário para ouvir o ministro da Justiça e Segurança Pública, Flávio Dino.

"Há quase 100 requerimentos para ouvi-lo em diversas comissões. Vamos fazer esse debate sobre a segurança pública no plenário e expor o que estamos fazendo nessa área", disse um dos vice-líderes do governo, deputado

Rogério Correia (PT-MG). Hoje, Dino faltou à comissão da Câmara que o havia convocado.

Segundo o vice-presidente da Câmara, Marcos Pereira, o plenário terá sessão para ouvir Dino na quarta-feira da semana que vem apenas se não for possível apreciar o PL das offshores e a pauta continuar trancada. "Só será dia 18 se a pauta ficar trancada, o que acho que não acontecerá", disse Pereira.

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

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL TRIPLICA A EXPORTAÇÃO DE MILHO EM 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/10/2023 - 12:34



Porto de São Francisco do Sul - foto: Gustavo Rotta / Divulgação Porto de SFS

Trinta e oito navios partiram de São Francisco do Sul este ano carregando 2,5 milhões de toneladas de milho, principalmente, para a China

De acordo com o último levantamento da autoridade portuária do Norte catarinense, somente em setembro foram 806 mil toneladas de milho enviadas ao exterior, praticamente atingindo num mês o total exportado em 2022 (839 mil toneladas).

A exportação triplicou em um ano, passando de 806 mil toneladas para 2,5 milhões de toneladas, graças à supersafra de milho no Brasil, que deve alcançar 126 milhões de toneladas na colheita 2022/23.

O recorde na exportação a partir de São Francisco foi alavancado pela certificação sanitária concedida pela China ao porto, em maio. A habilitação atesta que o terminal graneleiro atende a todos os requisitos sanitários e aos padrões de qualidade exigidos pelo país asiático. A certificação, realizada pelo Ministério da Agricultura do Brasil em parceria com a Administração Geral de Alfândegas chinesa, assegura ainda o cumprimento de exigências como quarentena, transporte, armazenamento e processamento adequado do milho.

A movimentação total de setembro no Porto de São Francisco chegou a 1,6 milhão de toneladas, crescimento de 33% com relação ao mesmo mês do ano passado. A exportação representou 60% das cargas, com 964,5 mil toneladas, impulsionada pelo milho, soja e óleo vegetal. Já a importação atingiu 647,5 mil toneladas (40%), principalmente com bobinas de aço e fertilizantes.

A movimentação de mercadorias nos nove primeiros meses de 2023 chegou a 12,4 milhões de toneladas, representando um aumento de 26,5%, se comparado com o mesmo período de 2022. Foram 7,5 milhões de toneladas de exportação e 4,9 milhões de toneladas de importação. “De janeiro a setembro já conseguimos movimentar a mesma quantidade de mercadorias que nos 12 meses do ano passado: 12,6 milhões de toneladas”, comemora o presidente do porto, Cleverton Vieira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS OCEÂNICAS É FORMALIZADO NO PARQUE TECNOLÓGICO DA UFRJ

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 10/10/2023 - 16:00

O Parque Tecnológico da UFRJ conta agora com o INPO - Instituto Nacional de Pesquisas Oceânicas, como organização social, vinculada ao Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação. O INPO foi formalmente criado nesta segunda-feira (9), em cerimônia com a presença da ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos, o presidente da Finep, Celso Pansera, e o diretor Geral do Instituto, Segen Estefen.



Qualificada como Organização Social da pasta ministerial pelo decreto presidencial 11.275, de 6 de dezembro de 2022, a nova unidade vinculada trabalhará em articulação com o ministério, sendo responsável por atividades de apoio à gestão da pesquisa oceânica, nos níveis tático e operacional, no âmbito do Programa Ciência no Mar MCTI. O Programa tem por objetivo a gestão da Ciência brasileira em águas oceânicas e busca produzir e aplicar o conhecimento científico e tecnológico para atingir benefícios sociais, econômicos e ambientais.

O processo de seleção e qualificação da organização social se iniciou em 2021, por meio do Edital de Chamamento Público Nº 31. Os projetos foram apresentados em sessão pública. A Comissão de Avaliação foi composta pelo MCTI, Marinha do Brasil e Academia Brasileira de Ciências (ABC).

Para a ministra Luciana Santos, a assinatura do contrato de gestão entre INPO e Finep marca uma nova etapa de avanço do conhecimento científico, do desenvolvimento tecnológico e da inovação na mais importante fronteira do planeta — o mar. Nas suas palavras, a comunidade científica vinha demandando um passo crítico no desenvolvimento da potencialidade da ciência oceânica desenvolvida no país. E desde 2013, o MCTI tem buscado construir parcerias com todos os setores, no sentido de ampliar a capacidade científica do Brasil no Atlântico.

“É com muita alegria que participo desta cerimônia que marca a entrega de uma década de trabalho de coordenação e articulação para a formalização do INPO. Ele vem atender às demandas por apoio às atividades de pesquisa e desenvolvimento, bem como à otimização do uso de nossos navios de pesquisa e demais infraestruturas”, declarou a ministra.

Para o presidente da Finep, Celso Pansera, a formalização do INPO é um momento bastante relevante para a ciência brasileira da inovação e também significativo por ser a sede no Rio de Janeiro, estado que possui uma sólida estrutura de pesquisa científica. Segundo Pansera, é essa estrutura que permite construir um ecossistema eficiente para responder às demandas do estado.

Pansera lembrou que boa parte das riquezas do Rio de Janeiro atualmente vem do oceano e que o Tanque Oceânico do Parque Tecnológico foi responsável por um grande retorno para a sociedade a partir do pré-sal, sendo relevante e fundamental para o Brasil, em contínuos esforços por uma economia de energia limpa.

“Estamos aqui num ambiente determinante para o futuro do Brasil fazendo uma ação de busca a novas fontes de riqueza para financiar um país mais justo e equânime, que respeite o meio ambiente e crie uma nova economia de forma sustentável e o oceano é essa fronteira que nós ainda não exploramos na sua potencialidade. Que bom que seja aqui no Rio de Janeiro, aqui na UFRJ, junto ao Parque Tecnológico da UFRJ. Que as articulações que podemos criar a partir daqui para todo o Brasil com a Petrobras, que é uma potência, nos permitam explorar esse bioma e transformá-lo numa fonte inesgotável de justiça social, desenvolvimento econômico e redução das desigualdades”, concluiu.

O INPO tem como base a atuação da comunidade científica com atividades em temas dos oceanos, com especial ênfase para a oceanografia e a engenharia oceânica. Contará com a infraestrutura laboratorial já instalada seja em solo ou embarcada.

“Assim, constituímos a Rede de Pesquisa e Inovação e Infraestrutura com a participação de mais de 20 universidades e ICTs em áreas afins, grupos técnicos científicos especializados, sociedades técnico-científicas e empresas, essas no contexto da aceleração do processo de inovação”, explicou o diretor geral do Instituto, Segen Estefen.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

CODEBA INICIA OBRA DE ADEQUAÇÃO NA RETROÁREA DO PORTO DE SALVADOR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/10/2023 - 16:00



O Porto de Salvador deu início a obras de adequação da pavimentação em sua retroárea. Com um investimento estimado em R\$ 16.8 milhões e um prazo de execução de 12 meses, a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) contratou o Consórcio GRA-R, por meio de um processo licitatório, para realizar a intervenção.

A obra tem como objetivo principal melhorar as condições de trafegabilidade e estabilidade da retroárea do porto, além de implementar um sistema de esgotamento sanitário. A iniciativa visa também a preservação da estabilidade das estruturas que se apoiam no aterro do Porto de Salvador.

A Codeba destaca que a obra integra seu projeto de modernização da infraestrutura do porto, para otimizar a eficiência operacional e assegurar a segurança de ativos e de todas as pessoas envolvidas nas operações portuárias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

PORTO DO ITAQUI MANTÉM TENDÊNCIA DE CRESCIMENTO NA MOVIMENTAÇÃO EM SETEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/10/2023 - 16:00



O Porto do Itaquí tem registrado crescimento consistente, com um acumulado de 27,5 milhões de toneladas de carga movimentada de janeiro a setembro de 2023. O número representa um aumento de 6% em relação ao mesmo período do ano anterior. O porto celebra também um novo recorde mensal de movimentação de milho, atingindo 1,4 milhão de toneladas em setembro, superando o recorde anterior de 1,3 milhão de toneladas, de setembro de 2022.

Os números revelam um forte crescimento ao longo deste ano, destacando-se, principalmente, nos segmentos de granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral.

De janeiro a setembro de 2023, foram movimentadas 19,8 milhões de toneladas de granéis sólidos, um aumento de 10% em comparação ao acumulado do mesmo período em 2022. Itaquí também apresentou um maior desempenho no segmento de granéis líquidos, com um total de 6,5 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a setembro de 2023. Em setembro, o da capital maranhense registrou uma movimentação total de 3,520 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

TECON SUAPE OBTÉM CERTIFICAÇÃO NEUTRA EM CARBONO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/10/2023 - 16:00

O Tecon Suape, unidade de negócios da International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) no Complexo Portuário e Industrial de Suape, foi certificada como empresa neutra em carbono de



acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR ISO 14064 -3:2007 Normas – Gestão de Emissões de Gases de Efeito Estufa e PAS 260.

Com objetivo de descarbonizar suas operações diárias, o terminal priorizou o equilíbrio entre a manutenção dos níveis de produtividade e a manutenção da conservação ambiental. Para reduzir a sua pegada de carbono, a empresa implementou medidas que se concentram no aumento da eficiência energética. O terminal dispõe agora de sistemas que substituem

efetivamente o uso convencional de eletricidade por fontes renováveis.

O Tecon Suape também implementou um plano de compensação envolvendo investimentos em projetos de Mecanismos de Desenvolvimento Limpo (MDL), reconhecidos como geradores de créditos de carbono registrados nas Nações Unidas. A empresa escolheu o projeto socioambiental Complexo Energético Fundação Santa Clara do Grupo ELEJOR (Centrais Elétricas do Rio Jordão S.A.). O projeto é validado pela certificadora RINA e destaca-se pelo seu significativo impacto ambiental ao promover a produção de energia renovável.

A certificação de carbono neutro do Tecon Suape atesta as boas práticas ESG da empresa, o compromisso com a minimização do impacto ambiental e a gestão eficiente das emissões de gases de efeito estufa. Também reafirma a responsabilidade socioambiental da empresa em todos os seus projetos.

O Tecon Suape é o quarto terminal do Grupo ICTSI a alcançar o status de carbono neutro, depois do Contecon Guayaquil no Equador, do Contecon Manzanillo no México e do Terminal Rio Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

ESTUDO DA LR INDICA PAPEL DOS ESTALEIROS DE REPARO NA DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 10/10/2023 - 16:00



Relatório de retrofit de motores da LR afirma que a escassez de estaleiros de reparo com experiência em conversões pode dificultar a adoção de tecnologia de combustíveis alternativos pela frota existente

Um relatório do Lloyd's Register (LR) de atualização de tecnologia, integração e conformidade concluiu que não há estaleiros de reparo em número suficiente hoje com capacidade para converter embarcações para implantar tecnologia de combustíveis alternativos.

O relatório identificou que a modernização de um número significativo dos 12.900 grandes navios mercantes que se estima constituir a frota global em 2030 poderia acelerar rapidamente a transição energética marítima. No entanto, alerta que estas ambições podem ser inviáveis por causa do número limitado de estaleiros de reparo atualmente capazes de realizar tais conversões. O transporte marítimo começa a direcionar suas construções para embarcações com emissão zero.

O estudo, que analisa a demanda, a capacidade e a aceitação de retrofit de motores, também aponta para as novas habilidades em arquitetura naval, engenharia elétrica e manuseio de combustível que serão necessárias se a indústria quiser usar a conversão como uma ferramenta eficaz para acelerar a descarbonização.

Um dos principais desafios das modernizações, segundo o relatório, é a integração de sistemas, o que inclui questões como a acomodação para tanques de combustível maiores, espaço para equipamentos de preparação de combustível e a garantia de medidas de segurança.

O estudo também destaca a importância das considerações sobre o fator humano, sublinhando o impacto das mudanças sobre os membros da tripulação durante a adaptação.

Claudene Sharpe-Patel, diretora de Tecnologia do Lloyd's Register, disse: “A descarbonização da frota existente é crucial para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa da indústria marítima. Sem progressos significativos nesta área, poderá haver até 20 mil embarcações comerciais dependentes de combustíveis fósseis até 2050. Devemos, portanto, concentrar os esforços da indústria na abordagem das questões levantadas pelo Relatório de Retrofit de Motores da LR, tais como a capacidade de conversão, ajudando as partes interessadas da cadeia de valor marítima a superar os obstáculos à instalação de futuras tecnologias de combustíveis na frota global existente”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

OCEANEERING FECHA CONTRATO DE CINCO ANOS COM A PETROBRAS

Da Redação OFFSHORE 10/10/2023 - 16:00



A Oceaneering, com sede em Houston, garantiu um contrato de cinco anos com a Petrobras, no valor potencial de até US\$ 75 milhões.

O contrato, que será executado pela subsidiária brasileira da Oceaneering, a Marine Production Systems, cobre a operação de três sistemas existentes de risers de tubos de perfuração (“DPR”) para apoiar operações de intervenção e completação.

A empresa substituirá os umbilicais dos sistemas existentes em 2024. Os umbilicais de substituição estão planejados para serem fabricados nas instalações da Oceaneering em Niterói, RJ. As operações de campo devem começar quando o contrato atual expirar, ou 18 meses após a concessão, disse a empresa listada em Nova York.

PUBLICIDADE

Movecta

A Petrobras também tem a opção de adicionar um quarto sistema DPR até meados de dezembro de 2023, que deverá ser contratado em junho de 2025.

Roderick Larson, presidente e CEO da Oceaneering, disse: “Desde que conquistamos o contrato inicial em 2018, expandimos enormemente nossa presença no Brasil e alavancamos nosso portfólio de serviços e produtos em outras áreas do crescente mercado brasileiro. Acreditamos que nosso forte desempenho no contrato original do DPR e nossa experiência em sistemas de controle e umbilicais para a indústria submarina foram elementos-chave para ganhar este contrato”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

FRENTE PARLAMENTAR DISCUTE PERSPECTIVAS PARA POLO NAVAL DO RS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 09/10/2023 - 22:00



Divulgação/Ecovix

Comitiva visitou estaleiros em Rio Grande e em São José do Norte. Até final do ano, grupo divulgará relatório com diagnóstico e medidas necessárias para recuperar indústria no país

Representantes e convidados da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval visitaram, na última sexta-feira (6), estaleiros de Rio Grande e São José do Norte. O objetivo foi conhecer as instalações, verificar as atividades e andamento e discutir as perspectivas de

novas encomendas e serviços para que o polo naval do Rio Grande do Sul aumente a carteira e gere mais empregos. Um dos desafios é a capacitação da mão de obra para caso de aumento de demanda.

O diretor operacional do Estaleiro Rio Grande (ERG), Ricardo Ávila, apresentou a estrutura, detalhou o funcionamento das linhas de produção e chamou a atenção para a necessidade de formação de mão de obra visando o atendimento das demandas futuras do setor. Segundo Ávila, a mão de obra é suficiente para a retomada, mas é preciso pensar no futuro. "Temos que começar a formar os profissionais que atuarão nos próximos anos, para atender a grande demanda anunciada pelo mercado", disse.

O ERG vem trabalhando com o reparo de embarcações, como o serviço concluído recentemente para a sonda ODN I, da Foresea, que envolveu quase 700 trabalhadores. Em novembro, o estaleiro administrado pelo grupo Ecovix receberá a plataforma P-32, da Petrobras, para desmantelamento completo, que deverá gerar cerca de 200 novos postos de trabalho, num processo que levará de 8 a 10 meses. A sucata metálica será utilizada como matéria-prima para produção de aço pela Gerdau, parceira da Ecovix no certame.

A frente deverá divulgar, até o fim de 2023, um relatório detalhando as ações já efetuadas pelo grupo, juntamente com um diagnóstico e pleitos das medidas necessárias para recuperar o setor no país. As visitas aos estaleiros EBR e Rio Grande e a reunião pública que aprofundou os debates sobre a pauta fazem parte de uma série de encontros técnicos que a frente promove nos principais polos navais do país.

O presidente da Frente, deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), voltou a defender a necessidade de instituir uma política de Estado perene para o setor, protegendo a cadeia produtiva de eventuais mudanças de governo. Ele destacou a capacidade instalada e a possibilidade de retomada imediata das atividades de construção. "Os estaleiros de Rio Grande e São José do Norte estão preparados para a retomada do polo naval", afirmou o parlamentar. Ele destacou os mais de 60.000 toneladas/ano de capacidade de processamento de aço do ERG, que receberá uma plataforma para desmantelamento e destinação sustentável, conforme regras da Petrobras, já no mês que vem.

O reitor da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Danilo Giroldo, chamou a atenção para a necessidade de um arcabouço de garantias para o setor. "Estou satisfeito por fazermos parte dessa mobilização em favor da indústria naval, reunindo diversos setores, as frentes parlamentares e todo o envolvimento para impulsionar o desenvolvimento econômico e social", disse Giroldo.

Além de parlamentares, políticos locais e de representantes da indústria, os eventos com membros de sindicatos de trabalhadores, Transpetro, Petrobras, Marinha do Brasil, e Emgepron. O presidente do sindicato dos metalúrgicos local, Benito de Oliveira Gonçalves, acredita que a formação de mão de obra será ampliada à medida que os estaleiros voltarem a construir navios e plataformas. O secretário-executivo do Sinaval, Sérgio Leal, acrescentou que forças que estavam dispersas agora se reuniram a fim de reerguer a indústria e gerar empregos e desenvolvimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2023

CUSTOS E FALTA DE CAPACIDADE DESESTIMULAM VINDA DE NAVIOS MAIORES, APONTA CENTRONAVE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 09/10/2023 - 20:45



Divulgação

Armadores de longo curso avaliam que, além de afetar produtividade e competitividade no comércio exterior, cenário atual contribui para uso de navios menos eficientes em termos de combustíveis e com capacidades mais baixas

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) avalia que fatores como o alto custo de tarifas portuárias sem a devida contraprestação do serviço e a falta de capacidade física desestimulam cada vez mais a vinda de navios maiores para os portos brasileiros. Os armadores de longo curso entendem que, além de afetar a produtividade e competitividade no comércio exterior, esse cenário contribui para o uso de navios menos eficientes em termos de combustíveis e com capacidades menores.

"Para atender ao crescimento do mercado, armadores precisam substituir a frota por navios maiores ou adicionar navios. Mas isso é inviável, pois falta espaço em terminais, não há berços de atracação suficientes e a estrutura tarifária penaliza navio maior, desestimulando a renovação, inovação e aumento de capacidade", afirmou o diretor-executivo do Centronave, Cláudio Loureiro, na última sexta-feira (6), em painel do 42º Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex), no Rio de Janeiro.

Na visão do Centronave, o sistema atingiu o esgotamento da capacidade e precisa licitar novos terminais em um ritmo mais célere. Ele mencionou ter ouvido a promessa do ministro de portos e aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, que o governo pretende diminuir, de 2 anos para 6 meses, o tempo médio de preparação das licitações. "Espero que isso aconteça, inclusive na parte ambiental", comentou.

O Centronave considera que o Brasil está atrasado 15 anos, ou 6 de gerações de navios, em relação aos principais trades de comércio exterior. Enquanto o Brasil utiliza navios de até 11.500 TEUs, já operam navios de até 24.000 TEUs nas principais rotas internacionais. Loureiro lamentou que, há bastante tempo, os armadores tentam trazer navios de 13.000 TEUs-14.000 TEUs (366 metros de comprimento) para a costa brasileira, mas esbarram nos gargalos para acessar os principais portos do país.

"Temos um potencial claro nos portos brasileiros de chegar até o navio de 16.000 TEUs. Pelas condições dos portos, possibilidades de dragagem, de adaptação e pelas possibilidades de melhoria dos canais de acesso. Mas hoje estamos limitados a 11,5m", disse o executivo. Ele acrescentou que a limitação também está presente nos acessos terrestres e na capacidade em terra — de armazenagem e de acostagem.

Loureiro contou que as operações já feitas com navios com 347m de comprimento em Santos foram realizadas com uma série de limitações de segurança, como a utilização de 5 rebocadores e o calado máximo de 14,20m, que não aproveita o calado total do navio, além de impactar o tráfego do porto e de interromper a travessia por balsa Santos Guarujá.

As autoridades locais também estabeleceram que as operações com navios de maior porte só podem ser feitas de dia e com auxílio de dois práticos. "Pretendemos uma operação normal para navio 366m, em que ele possa entrar e sair para explorar toda sua capacidade. É possível entrar

com um navio de 366m, mas causa tanto tumulto que vira uma operação excepcional”, afirmou Loureiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2023

ARTIGO - BOX COOLERS, O QUE FAZER NA PRÓXIMA DOCAGEM

Por José Maria Cruz Lima *TECNOLOGIA E INOVAÇÃO* 09/10/2023 - 19:28



Os box coolers ou sistema de resfriamento casco/tubo, são sistemas de resfriamento utilizados em navios e rebocadores para manter as temperaturas dos motores e outros componentes dentro de níveis operacionais. A tecnologia de resfriamento em navios evoluiu ao longo do tempo, mas não há uma data específica para o surgimento dos "box coolers" em navios e rebocadores.

Devido as incrustações na parte externa dos tubos do box cooler, a capacidade de troca de calor diminui drasticamente com o passar do tempo, chegando ao ponto de retirar a embarcação de operação para

raspagem parcial das incrustações (apenas um paliativo), feita através de mergulhadores experientes.

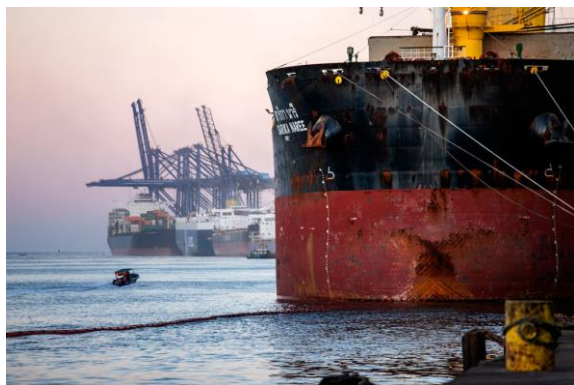
Dependendo da infestação, é necessário efetuar uma docagem emergencial antes da renovação da Classe, a qual ocorre em intervalos de cinco anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2023

COM 5,8 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS, PORTOS PARANAENSES REGISTRAM SEU MELHOR SETEMBRO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 09/10/2023 - 18:40



Porto de Paranaguá - foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Volume é 12% maior que o recorde para mês anterior, obtido em 2020, e 23% maior que setembro do ano passado

A Portos do Paraná fechou o mês de setembro com 5.894.571 toneladas movimentadas. O volume configura o melhor mês de setembro da companhia, superando em 12% a marca anterior, registrada em 2020 (5.261.752 toneladas). Também foi 23% maior o mesmo mês do ano passado (4.779.559 toneladas).

Nos nove primeiros meses desse ano foram movimentadas quase 48 milhões de toneladas (47.997.984) em Paranaguá e Antonina, uma alta de 7,53% em relação ao mesmo período do ano passado (44.636.073).

O diretor de Operações Portuárias, Gabriel Vieira, explica que a forte demanda do mercado e a confiança na estrutura portuária paranaense têm impulsionado os resultados favoráveis. “Setembro foi de extrema produção e eficiência no porto. Apesar de acumulados quase dez dias de chuvas no mês, produzimos quase seis milhões de toneladas”, disse.

No mês de setembro, os principais destaques foram as exportações de granel sólido, com 2,7 milhões de toneladas, e uma retomada dos desembarques de fertilizantes, 80% a mais do que o

mesmo período do ano passado. Soja (1.276.724 toneladas), com aumento de 178% frente a setembro de 2022, açúcar a granel (668.756 toneladas) e derivados de petróleo (89.592 toneladas) também registraram resultados expressivos.

A soja também vem de um grande desempenho no ano, com 11.449.461 toneladas movimentadas de janeiro a setembro, 33% a mais em relação ao ano passado (8.611.972). Outro produto que se destacou foi o farelo de soja com crescimento de 12% (de 4.347.550 para 4.861.381 toneladas). "É uma carga flat, mas teve uma produtividade muito significativa este ano", explicou Gabriel Vieira.

No açúcar a granel houve crescimento de 29% de janeiro a setembro comparado ao ano passado (de 2.738.927 para 3.532.977 toneladas), cenário similar ao comércio de veículos (de 54.516 unidades em 2022 para 66.629 em 2023) e trigo, que saltou de 32.895 toneladas para 45.644 toneladas.

O diretor de Operações Portuárias ressalta que, apesar das chuvas, que param boa parte dos embarques e desembarques em Paranaguá e Antonina, as metas estão sendo alcançadas. "A nossa perspectiva é de alcançar as 60 milhões de toneladas este ano, podendo inclusive superar essa meta. É um reflexo da demanda do mercado, mas também da nossa capacidade para atender. Há muita eficiência nos equipamentos, no planejamento, na execução e no controle, tanto pela autoridade portuária quanto pelo engajamento dos terminais, operadores, agências e praticagem", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/10/2023

LOCALFRIO CHEGA AOS 70 ANOS COM NOVA MARCA E MIRA FATURAMENTO DE R\$ 1 BILHÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/10/2023 - 15:57



Divulgação Movecta

Companhia passa a se chamar Movecta e planeja investir ao menos R\$ 100 milhões em 3 anos

A Localfrio chega aos 70 anos com nova marca e plano de crescimento. A companhia passa a se chamar Movecta e projeta investimentos de ao menos R\$ 100 milhões nos próximos três anos. A injeção de capital somada a outros esforços tem o objetivo de levar a companhia ao clube das empresas com faturamento anual superior a R\$1 bilhão.

"A mudança de marca reflete muito melhor quem somos atualmente. Embora sejamos relevantes na logística de cadeia fria, que emprestou nome ao negócio original, hoje nossas operações são muito mais diversificadas e atendemos diferentes setores da economia. A nova marca expressa a nossa proposta de valor de oferecer uma solução completa logística do porto à porta dos clientes", explicou Rodrigo Casado, CEO e presidente da Movecta.

A Movecta é um operador logístico com terminais alfandegados localizados em Santos, Suape e Itajaí, três dos principais hubs de comércio exterior do país. A empresa é dona de um terminal alfandegado frigorificado do Porto de Santos e um dos maiores operadores logísticos de produtos químicos do país. Em Suape, detém a liderança de cargas de projeto para grandes parques eólicos do Norte e Nordeste.

Em 2020, a companhia faturou R\$ 319 milhões. "Este ano, o faturamento projetado deve superar a marca dos R\$ 700 milhões. "Vamos mais que dobrar o tamanho da companhia, o que cria as condições para buscarmos a marca de R\$ 1 bilhão de faturamento nos próximos ciclos", disse Casado.

Para crescer de forma estruturada, a Movecta planeja investir de 4% a 5% da receita líquida anual na operação, o que pode superar os R\$ 100 milhões nos próximos três anos. “Estamos com a operação eficiente, com o caixa saudável e com apetite para crescer”, afirmou Casado. O crescimento virá por meio da execução das ações definidas no planejamento estratégico da companhia, que continuará também atenta às oportunidades de mercado.

A estratégia da empresa segue focada na oferta de soluções logísticas seguras para operações de alta complexidade, no ganho de produtividade, aumento da eficiência operacional, diversificação geográfica e uma maior atenção à gestão de serviços.

“Hoje somos a única empresa com presença relevante nos portos de Santos, Itajaí e Suape e vamos continuar buscando formas de expandir nossa oferta de valor para os clientes de segmentos estratégicos, tais como químico, fármaco, cadeia fria, bebidas, bens de consumo, eletrônicos, energia renovável, entre outros” disse Casado.

Para expandir e melhorar a oferta de soluções para os clientes, a companhia inaugurou esse ano a operação de um centro de distribuição em Itajaí e ampliou sua unidade em Lages, que passou de 22.000 para 34.000 metros quadrados, ambos localizados no estado catarinense.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2023

DNV LANÇA DIRETRIZES PARA SISTEMAS DE CAPTURA DE CARBONO A BORDO DE NAVIOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 09/10/2023 - 16:00



A DNV publicou um conjunto de diretrizes para a instalação segura de sistemas de captura e armazenamento de carbono a bordo (OCCS) de navios.

As novas diretrizes da DNV foram projetadas para serem usadas em toda a cadeia da indústria marítima, incluindo projetistas, construtores, fabricantes de sistemas e proprietários de navios. Aplicam-se tanto a novas construções quanto a retrofits. As diretrizes cobrem todos os aspectos para uma instalação segura, incluindo pré-tratamento de gases de escape, absorção com uso de produtos químicos, sistemas de pós-

tratamento, processos de liquefação, armazenamento de CO₂ e sistemas de transferência.

Sobre os requisitos de classificação da DNV, obrigações adicionais podem ser impostas pela bandeira de registro do navio. Atualmente não existem regulamentos legais que abordem as possíveis implicações de segurança do uso de sistemas OCCS a bordo de navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/10/2023

ESTALEIRO HYUNDAI LANÇA PRIMEIRO GRANDE PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A METANOL VERDE DA MAERSK

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 09/10/2023 - 16:00

O primeiro de uma nova série de 12 novos porta-contêineres movidos a metanol verde encomendados pela gigante marítima dinamarquesa AP Moller Maersk foi lançado no fim de semana no estaleiro sul-coreano Hyundai Heavy Industries (HHI).



A embarcação mede 350 metros de comprimento e 53,5 metros de largura de boca, com capacidade para transportar 16,2 mil TEUs.

A ABS é a responsável pela classificação da embarcação. O porta-contêineres está previsto para entrega no início de 2024, segundo o armador dinamarquês.

A Maersk tem uma encomenda total de 25 porta-contêineres movidos a metanol. Seis dos navios terão capacidade de 17.000 TEUs, 12 terão capacidade para

16.000 TEUs, seis porta-contêineres serão de porte médio e um será dedicado ao serviço feeder.

As embarcações de duplo combustível serão capazes de queimar metanol, bem como combustível convencional com baixo teor de enxofre. O fabricante alemão de motores MAN ES fornecerá seus motores bicombustíveis.

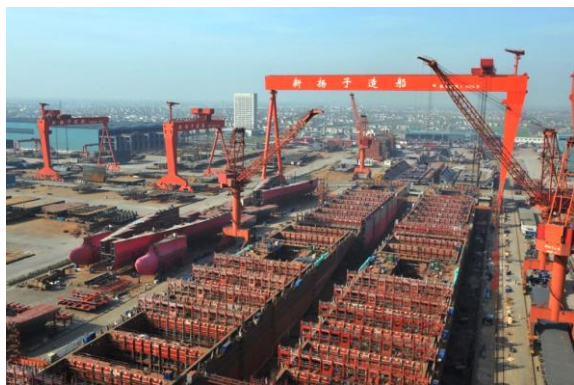
Segundo a Maersk, uma frota completa de navios movidos a metanol verde deverá ser entregue e operacional até 2027.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2023

CONSTRUTORES NAVAIS COREANOS PERDEM PEDIDOS PARA A CHINA EM SETEMBRO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 09/10/2023 - 16:00



A indústria de construção naval da Coreia perdeu terreno para a sua rival, a indústria de construção naval chinesa, em setembro.

De acordo com a Clarkson Research, analista do mercado de construção naval e transporte marítimo com sede no Reino Unido, as encomendas globais de navios totalizaram 1,86 milhões de CGT (71 navios) em setembro, uma queda de 59% em relação ao mesmo mês de 2022. Destes, a Coreia recebeu encomendas de 120.000 CGT (quatro navios, 6%). A China recebeu encomendas que totalizam 1,53 milhões de CGT (62

navios, 82%).

Os pedidos acumulados de construção naval global nos primeiros nove meses deste ano totalizaram 30,14 milhões de CGT (1.096 navios), uma queda de 23% em relação aos 39,16 milhões de CGT (1.525 navios) do mesmo período do ano anterior.

As encomendas somadas da Coreia e da China totalizaram 7,42 milhões de CGT (168 navios, 25%) e 17,99 milhões de CGT (726 navios, 60%), respectivamente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2023

NORUEGA APORTA MAIS US\$ 19,4 MILHÕES PARA O PROJETO GREENVOYAGE2050

Da Redação NAVEGAÇÃO 08/10/2023 - 13:35

Um grande projeto que visa garantir que nenhum país seja deixado para trás na descarbonização marítima deverá continuar o seu trabalho até 2030, na sequência de uma grande nova injeção de financiamento.



O governo da Noruega confirmou o aporte de 210 milhões de NOK (US\$ 19,4 milhões) em fundo para a Fase Dois do projeto GreenVoyage2050 da IMO. O acordo entre as partes foi assinado em 28 de setembro, Dia Marítimo Mundial, durante o fórum Fórum de Inovação da Noruega.

O projeto GreenVoyage2050 teve início pela Organização Marítima Internacional (IMO) em 2019. A entidade tem trabalhado com países em desenvolvimento selecionados em todo o mundo em parceria com instituições marítimas.

O financiamento facilita a extensão do projeto para além da Fase Um, que termina em dezembro. A Estratégia de 2023 para a redução das emissões de gases de efeito estufa provenientes do transporte marítimo pela IMO, adotada em julho, estabelece um objetivo ambicioso de alcançar emissões líquidas nulas de gases com efeito de estufa até ou próximo de 2050.

O projeto GreenVoyage2050 prestou até aqui apoio aos países parceiros na adoção de tecnologias verdes, através da identificação, desenvolvimento e implementação de projetos piloto.

Na segunda fase do projeto, além da continuidade dos projetos-piloto, serão estimuladas melhores práticas operacionais e o estímulo à produção e fornecimento de combustíveis com baixo ou zero carbono.

A Aliança Global da Indústria para Apoiar o Transporte de Baixo Carbono (Low Carbon GIA) opera como parte do projeto GreenVoyage2050. O GIA oferece uma plataforma para os principais armadores e operadores, sociedades de classificação, construtores e fornecedores de motores e tecnologia, fornecedores de big data, empresas petrolíferas e portos identificarem e desenvolverem coletivamente soluções inovadoras para enfrentar as barreiras comuns à aceitação e implementação da eficiência energética.

A ambição do GreenVoyage2050 é transformar-se num programa mais amplo de GEE, com doadores adicionais. O governo da Finlândia já comprometeu financiamento para apoiar uma maior expansão e expansão das atividades do projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2023

PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBERÁ 37 NAVIOS EM 121 ESCALAS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS QUE COMEÇA DIA 27

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/10/2023 - 13:20



Porto do Rio - terminal de cruzeiros

A temporada de cruzeiros 2023/2024 do Porto do Rio de Janeiro está prestes a iniciar em 27 de outubro, com previsão de encerramento em 4 de maio de 2024. Nesse período, o porto receberá 37 navios, incluindo 28 de origem estrangeira e nove nacionais, sendo que quatro deles farão sua estreia na cidade. Ao todo, serão 70 escalas nacionais e 51 internacionais durante essa temporada.

A PortosRio tomou medidas para manter as condições operacionais necessárias para o acesso e as atracções dos navios de cruzeiro. A autoridade portuária realizou levantamentos batimétricos para verificação da profundidade, serviços de manutenção nas defensas e cabeços, bem como a manutenção e a modernização do sistema de

sinalização náutica, substituindo algumas boias por modelos mais avançados. Todas essas ações visam melhorar a navegabilidade e a segurança dos navios.

O Pier Mauá, arrendatária, por sua vez, está aprimorando a estrutura do terminal de cruzeiros, com a instalação de coberturas em suas áreas e um sistema de climatização.

A temporada passada (2022/2023), registrou 410.063 passageiros, 35 navios e 117 escalas. Os cruzeiros tiveram um impacto significativo na economia da cidade e arredores, com um valor estimado de R\$ 996,2 milhões, além dos empregos gerados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2023

ARTIGO - A AGENDA ESG PASSA PELA EXTENSÃO DO REPORTO A REDEXS E DEPOTS

Por Wagner Rodrigo Cruz de Souza OPINIÃO 08/10/2023 - 12:04



Tem sido destacado os esforços das autoridades brasileiras na adoção de ações voltadas às práticas ambientais sociais e de governança alinhadas à prática global, agenda esta que tem ganhado cada vez mais importância na atividade portuária, que tem conduzido estudos para entender e mitigar os impactos das mudanças climáticas nos portos brasileiros e buscando alternativas para a transição energética de baixo carbono.

atividades retroportuárias, que conforme organizado, destinada a suprir as deficiências de área de armazenagem do porto, sendo muitas vezes utilizada para o desembarque aduaneiro.

As melhores práticas ambientais buscadas pelas autoridades portuárias precisam ter um olhar sobre as

definição da Antaq são áreas adjacente ao porto

Dentre estas atividades destacam-se os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), instituído pela IN SRF nº 114 de 31 de dezembro de 2001, que são empresas autorizadas pela Secretaria da Receita Federal mediante o cumprimento de requisitos de segurança definidos pela autoridade aduaneira. Na região do Porto de Santos os Redex são responsáveis por aproximadamente 40% de toda a movimentação de cargas destinadas à exportação, compreendendo as atividades de armazenagem, preparação, estufagem (consolidação e unitização) e o desembarque aduaneiro, com destaque aos produtos do agrobusiness, dentre eles: proteínas animais, café em grãos, fardos de algodão, celulose, açúcar, soja, couros etc. De acordo com o site da Receita Federal do Brasil atualmente existem 62 empresas habilitadas a operar como Terminal Redex.

E os Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios (Depot), que oferecem suporte à toda a logística de importação e de exportação de mercadorias, sendo o local onde se conclui a logística da importação através da devolução do contêiner vazio e onde se inicia a logística da exportação com a retirada do contêiner vazio para estufagem, além de ser o local onde ocorre o reparo e a preparação dessas unidades.

Estes setores encontram grandes dificuldades para investir na modernização dos seus equipamentos para movimentação de contêineres, uma vez que ainda não gozam dos mesmos benefícios concedidos à atividade portuária, como o Reporto. Este investimento não só trará mais eficiência logística às operações, com maior produtividade e redução nos custos de manutenção, como também permitirá reduzir a emissão de poluentes através de uma maior eficiência energética.

Levantamento realizado pela ABTTC aponta que 37,7% da frota de empilhadeiras para a movimentação de contêineres utilizadas pelos terminais retroportuários ainda não contemplados pelo



Reporto, foram fabricados antes de 2008, representando um custo médio anual para a manutenção de R\$ 163.560,00 por equipamento, enquanto um equipamento considerado novo — fabricado entre 2019 e 2023 — representa um custo médio anual de manutenção de R\$ 43.080,00.

Além da redução no custo de manutenção, a modernização da frota também reduzirá em 69% a emissão de carbono na atmosfera, contribuindo para os objetivos de sua neutralidade até 2050, além de reduzir em até 99% a emissão de particulados e óxido de nitrogênio em comparação com os equipamentos da década de 90, ainda utilizados em grande escala na atividade retroportuária.

De acordo com os manuais do fabricante, e com as regulamentações internacionais US EPA e Euro, um equipamento do tipo Empty Container Handler com tecnologia TIER1 — fabricado entre 1990 e 1999 — emite na atmosfera 1,8 kg de CO para cada hora trabalhada. Um equipamento com tecnologia TIER 4 — fabricado a partir de 2023 — emite na atmosfera 0,57 kg de CO por cada hora trabalhada, uma redução de 68% nas emissões.

Já um equipamento Full Reach Stacker, muito utilizado nas operações dos terminais retroportuários, com tecnologia TIER1, emite na atmosfera 3,2 kg de CO para cada hora trabalhada, enquanto um equipamento com tecnologia TIER4 emite na atmosfera 0,945 kg de CO para cada hora trabalhada, uma redução de 70% nas emissões.

Ao analisarmos as emissões de óxido de nitrogênio, a redução é ainda mais significativa, uma vez que os motores dotados de tecnologia TIER1 emitem na atmosfera até 2,5 kg por hora trabalhada, enquanto um motor dotado de tecnologia TIER4 reduz essa emissão para até 0,108 kg por hora trabalhada, uma redução de 96%. Tal percentual de redução também é encontrado na emissão de particulados.

A alta concentração de CO na atmosfera tem elevado a temperatura global, causando mudanças climáticas, derretimento das calotas de gelo e conseqüentemente a elevação do nível dos oceanos. Alguns cientistas afirmam que, apesar de produzir efeitos mais indiretos e de longo prazo, as emissões de óxido de nitrogênio são mais nocivas à saúde humana do que as de óxido de enxofre. No meio ambiente impede as trocas gasosas das folhas e prejudica a realização da fotossíntese.

Já o material particulado é o poluente atmosférico mais consistentemente associado a efeitos adversos à saúde humana. Quanto menor é a partícula, maior é a sua absorção nas trocas gasosas efetuadas pelos pulmões, carregando consigo compostos nocivos que podem se manifestar, causando lesões não só locais, no sistema respiratório, mas também de ordem sistêmica, manifestada em qualquer outro órgão ou sistema de organismo.

Embora o Brasil caminhe para níveis de regulamentação no controle de emissões seguindo padrões globais, é importante que as medidas de incentivo à modernização da frota estejam alinhadas com este objetivo e no que tange à atividade portuária, é preciso um olhar para os demais elos da cadeia logística do comércio exterior.

Desta forma, a inserção dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) e dos Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios (Depot) no rol de benefícios do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) é uma medida acertada e contribuirá não só para o aumento da eficiência logística do comércio exterior brasileiro, mas também servirá com propulsor para a redução das emissões de agentes nocivos à atmosfera, como almeja a agenda ESG liderada pelas autoridades portuárias brasileiras.

Wagner Rodrigo Cruz de Souza Wagner Rodrigo Cruz de Souza é diretor executivo da ABTTC e pós-graduando em Gestão Portuária

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/10/2023



PORTO DE IMBITUBA COMEMORA CRESCIMENTO NO RESULTADO MENSAL DE SETEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/10/2023 - 11:30



O Porto de Imbituba encerrou o mês de setembro com 625.556 toneladas movimentadas. O resultado representa um aumento de 11% em relação ao mesmo período do ano passado.

Com 28 navios atendidos no mês, o destaque é para o segmento de granel sólido, que correspondeu a 87% da movimentação de setembro. Entre as cargas mais movimentadas no período, o primeiro lugar é do coque de petróleo, seguido dos farelos de milho e soja, sal e soja.

Do total movimentado, 47,22% do total correspondem à exportação, com 295.437 toneladas. Já a importação de produtos representou 38,4% das cargas movimentadas, seguida de 14,36% de cabotagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2023



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: 10/10/2023