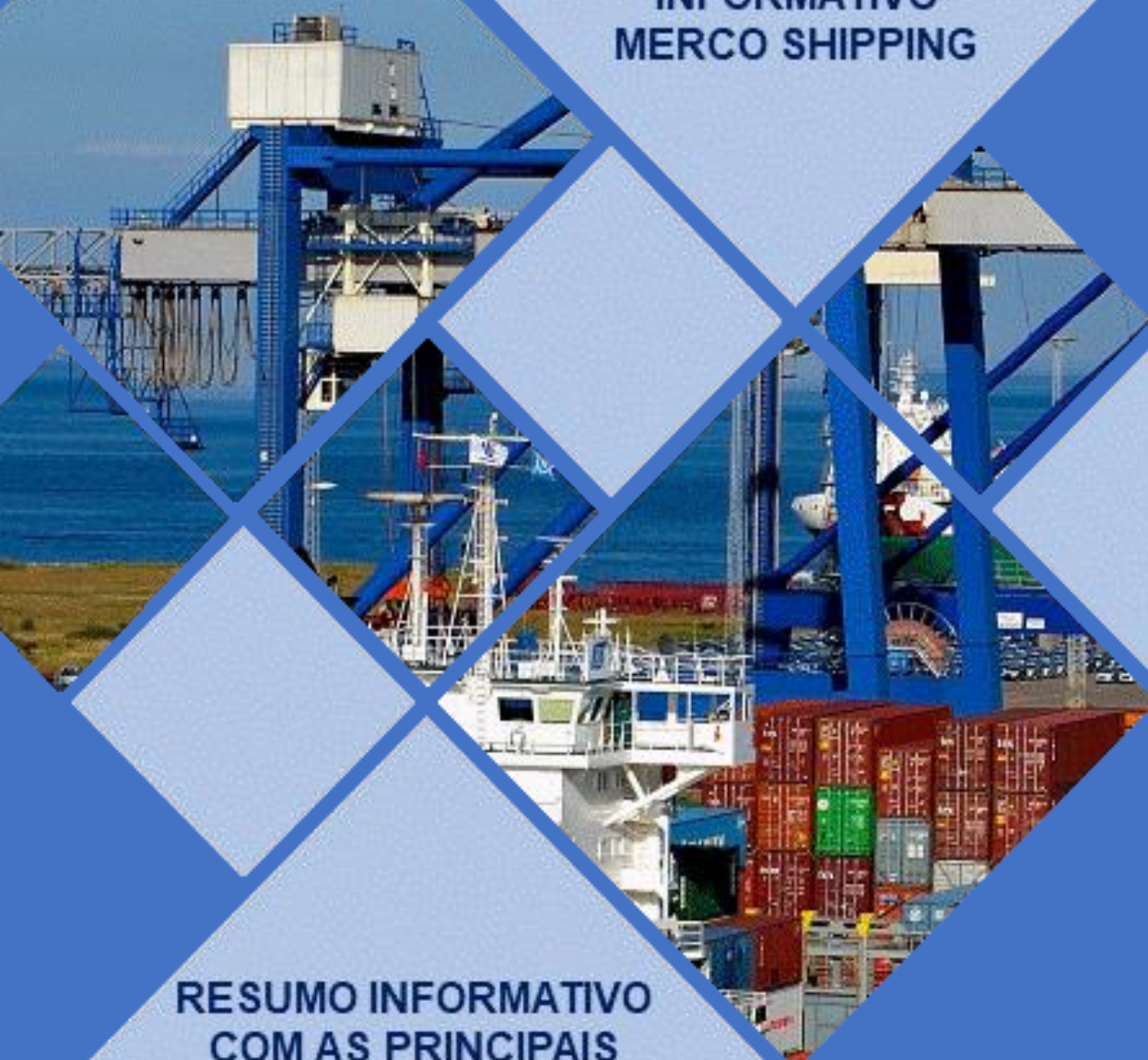


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 173/2023
Data: 17/10/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS TERÁ FISCALIZAÇÃO CONJUNTA.....	4
RUMO LOGÍSTICA ABRE PROCESSO SELETIVO PARA VAGAS DE ESTÁGIO	5
PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE 30 VEÍCULOS BLINDADOS PARA O EXÉRCITO BRASILEIRO	6
PORTO DO ITAQUI REGISTRA CRESCIMENTO DE 6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM NOVE MESES NO MARANHÃO.....	7
"NÃO TEMOS VERGONHA DE BUSCAR SOLUÇÕES QUE OUTROS PORTOS DIVULGAM", DIZ PRESIDENTE DA PORTOS	7
AUTORIDADE PORTUÁRIA PREPARA ANTEPROJETO PARA APROFUNDAR CANAL DE ACESSO DO PORTO DE SANTOS	9
GESTÃO PORTUÁRIA: OPORTUNIDADES DE MELHORIAS	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
ABERTA JANELA DE AVALIAÇÃO DO ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2023	12
ANTAQ AUTORIZA AFRETAMENTOS DE CABOTAGEM EMERGENCIAL NA REGIÃO AMAZÔNICA	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	13
COM INVESTIMENTO DE R\$ 1,6 BI, MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E GOVERNO DE PERNAMBUCO AUTORIZAM CRIAÇÃO DE NOVO TERMINAL NO PORTO DE SUAPE	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	14
APÓS TAC COM INDÍGENAS, EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL É PUBLICADO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.....	14
INVESTIMENTO DE R\$ 1,7 BILHÃO VAI PERMITIR CONCLUSÃO DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA RETA TABAJARA	15
RECUPERAÇÃO DE 52,8 QUILOMETROS DA BR-308/PA IMPULSIONA ABASTECIMENTO NO NORDESTE DO PARÁ	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	17
EDITORIAL – CONTINUIDADE NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA	17
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
Zona Franca 1	18
Zona Franca 2	18
NACIONAL - GOVERNO VAI INVESTIR R\$ 1,7 BILHÃO NA CONCLUSÃO DAS OBRAS NA BR/304-RN	18
AEROPORTOS - NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SUAPE É AUTORIZADO.....	19
NACIONAL - “PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PRECISA SER DE ESTADO”, DIZ JORGE BASTOS.....	20
ENERGIA LIMPA - PRIMEIRA ZONA FRANCA DE ANGOLA VISA DESENVOLVIMENTO	21
ENERGIA LIMPA - DIGITALIZAÇÃO E DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS SÃO DESTACADAS POR REPRESENTANTES DA APLOP.....	22
ENERGIA LIMPA - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA TEM FOCO NAS FUTURAS GERAÇÕES, DIZ GERENTE DO PORTO DO AÇU	23
NACIONAL - EXPO BRASIL EXPORT ABRE OPORTUNIDADES DE NEGÓCIO	24
NACIONAL - SÉRGIO AQUINO É ELEITO PRESIDENTE DA APLOP	25
NACIONAL - ANÚNCIO DA PIANC NO BRASIL E O FUTURO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM DESTAQUE	26
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2023	26
PORTO DO RIO DE JANEIRO - “O AÇU JÁ ESTÁ CONSOLIDADO COMO UMA SOLUÇÃO LOGÍSTICA PARA A IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES”	28
OPINIÃO - DIREITO - PELO CRESCIMENTO DA RELAÇÃO COMERCIAL BRASIL-PORTUGAL	31
OPINIÃO - ECONOMIA - HUB DE TRANSPORTE, LOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR	33
OPINIÃO – ARTIGOS – TECNOLOGIA - A FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO IMPULSIONA A MODERNIZAÇÃO DOS PROCESSOS LOGÍSTICOS/PORTUÁRIOS	34
OPINIÃO – ARTIGOS - SISTEMA LABORAL PORTUÁRIO ULTRAPASSADO – PREJUÍZO PARA TODOS.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ.....	38
AEROPORTO DE CONGONHAS, EM SÃO PAULO, PASSA A SER OPERADO POR CONCESSIONÁRIA PRIVADA E TERÁ NOVO TERMINAL ATÉ 2028.....	38
PRIVATIZAÇÃO DA SABESP SERÁ POR FOLLOW-ON, DIZ TARCÍSIO A DEPUTADOS DE SP	40
NOVA ECONOMIA AJUDA A MELHORAR OCUPAÇÃO DE ESCRITÓRIOS DE ALTO PADRÃO NO RIO	42
ANTT ADIA CRONOGRAMA PARA REGULAÇÃO DE ÔNIBUS E RENEGOCIA PRAZO COM MPF; VEJA O QUE ESTÁ EM JOGO	43
O PONTO POLÊMICO DO NOVO MARCO REGULATÓRIO	44
FGTS: COMO HADDAD CONVENCEU O STF A SUSPENDER JULGAMENTO SOBRE CORREÇÃO DAS CONTAS. IMPACTO FISCAL É BILIONÁRIO	45
APÓS DUAS SEMANAS SEM GERAR ENERGIA POR CAUSA DA SECA, USINA DE SANTO ANTÔNIO É RELIGADA	47
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	48
CENTRO-OESTE RUMA PARA TER A MENOR DESIGUALDADE DO BRASIL, NO RASTRO DO SUCESSO DO AGRONEGÓCIO	48
PRIMEIRA USINA SOLAR FLUTUANTE DA AMÉRICA LATINA EM CAVA DE MINERAÇÃO É INAUGURADA NO INTERIOR DE SP....	50
SABESP: MODELO DE PRIVATIZAÇÃO INCLUI PODER DE VETO, DIZ LÍDER DO GOVERNO NA ALESP.....	51



YARA VAI USAR BIOMETANO DA RAÍZEN PARA PRODUIR 'AMÔNIA VERDE'	52
VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
SERVIÇOS DE PORTOS E CARGAS PRESSIONAM TRANSPORTES PARA BAIXO COM MENOR DINÂMICA AGRÍCOLA, DIZ IBGE.....	53
MUDANÇA CLIMÁTICA CRIA NOVOS DESAFIOS A TRANSPORTES	53
PUTIN CHEGA A PEQUIM PARA REFORÇAR LAÇOS ENTRE RÚSSIA E CHINA	55
GOVERNO QUER REUNIR BANCADAS PARA DISCUTIR SECA NO AMAZONAS E CHUVAS NA REGIÃO SUL	56
PORTO DE AÇU NOTIFICA OSX DE QUE NÃO VAI PRORROGAR ACORDO DE 'STANDSTILL'	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	58
ANTAQ HOMOLOGA REAJUSTE TARIFÁRIO PARA PORTO VELHO.....	58
COMBILIFT APOSTA EM SOLUÇÃO PARA MOVIMENTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS EÓLICOS	58
OCYAN VAI REVITALIZAR A MALHA DE GÁS DA PETROBRAS NA BACIA DE CAMPOS	60
CENTRONAVE: MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS NO BRASIL É ESSENCIAL E REPRESENTA OPORTUNIDADE ÚNICA	61
4º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO TERÁ 33 SETORES DE BLOCOS E UMA ÁREA COM ACUMULAÇÃO MARGINAL.....	62
APM INVESTIRÁ R\$ 1,6 BILHÃO EM TERMINAL DE CONTÊINERES EM SUAPE.....	62
FRANCISCO MARTINS, NOVO PRESIDENTE DA PORTOSRIO	63
PROGRAMA FRAGATAS CLASSE TAMANDARÉ AVANÇA NA CONSTRUÇÃO DA PRIMEIRA EMBARCAÇÃO	64
HIDROVIAS DO BRASIL INCORPORA DOIS NOVOS EMPURRADORES	65
PROJETO QUE CONSERVA A AMAZÔNIA SERÁ APRESENTADO PELA PETROBRAS NA COP-27.....	65
CMA CGM ATUALIZA PLANO DE CONTINGÊNCIA PARA ROTAS COM MANAUS	67
RESTRICÕES ADIAM VINDA DE NAVIOS COM MELHOR PEGADA DE CARBONO, DIZ LOUREIRO	67
PREFEITURA DO RIO LANÇA EDITAL PARA TRANSPORTE AQUAVIÁRIO EM LAGOAS DA ZONA OESTE.....	68
NAVIO POLAR TERÁ BATIMENTO DE QUILHA NESTA TERÇA-FEIRA (17)	69
PORTOS MOVIMENTARAM MAIS 5,72% DE JANEIRO A AGOSTO EM COMPARAÇÃO AO PERÍODO EM 2022.....	70
ANTAQ AUTORIZA AFRETAMENTOS DE CABOTAGEM EMERGENCIAL NA REGIÃO AMAZÔNICA	70
ANTAQ APROVA PLANO DE AÇÃO PARA FISCALIZAÇÃO CONJUNTA DA FIPS	71
NOVO POLO DA UNIVERSIDADE PETROBRAS É INSTALADO NO RIO GRANDE DO NORTE.....	72
ARTIGO - TEORIA DA DERROTABILIDADE EM FACE DA EXCLUSIVIDADE. APLICAÇÃO DISCRIMINATÓRIA	73
PORTO ITAPOÁ MOVIMENTOU 12.891 CONTÊINERES NA IMPORTAÇÃO EM SETEMBRO.....	74
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	75
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	75



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS TERÁ FISCALIZAÇÃO CONJUNTA

Plano de Ação delimita competências entre Autoridade Portuária de Santos e as agências reguladoras Antaq e ANTT

Por: ATribuna.com.br



Ferrovias Internas do Porto de Santos (Fips) iniciou as operações sob gestão privada no último dia 1º Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A Ferrovias Internas do Porto de Santos (Fips), atualmente sob gestão privada associada entre a Rumo Logística, MRS Logística e VLI, terá fiscalização conjunta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Autoridade Portuária de Santos (APS). O Plano de Ação que propõe a divisão de atribuições entre as duas agências reguladoras e a

gestora do complexo portuário santista foi aprovado em reunião da diretoria da Antaq, na última semana.

As sugestões fazem parte da proposta do novo Plano de Trabalho ao Convênio de Cooperação Técnica e Delegação de Competências, celebrado entre Antaq e ANTT, estabelecendo ações e a integração entre os dois órgãos visando a fiscalização da Fips.

Vale lembrar que a Fips é o contrato de cessão do ativo ferroviário do Porto de Santos, com gestão associativa entre VLI, MRS e Rumo para administração da ferrovia. O contrato também estabelece uma regulação conjunta da Antaq e da ANTT.

De acordo com o documento, a fiscalização, por parte das duas agências reguladoras, será organizada em cinco partes: cumprimento do contrato de cessão; adequação da infraestrutura e da superestrutura ferroviárias; execução dos investimentos pactuados; operação, no que tange às interações com o porto e as demais entidades que nele atuam, e com os municípios (relação Porto-Cidade); e operação, no que tange à programação ferroviária.

O documento contendo o entendimento final da agência quanto ao ajuste do Plano de Ação será enviado à ANTT.

Definição das partes

A Antaq explicou que, conforme o Plano de Ação, no primeiro item, a proposta é de criação de fiscalização regular anual programada específica do contrato da FIPS, voltada para a Autoridade Portuária de Santos.

Porém, essa fiscalização acontecerá de forma separada da fiscalização geral da autoridade portuária, e terá como escopo a solicitação à APS de todas as informações atualizadas sobre o cumprimento de eventuais desentendimentos e pendências e também a concretização das determinações feitas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) ao edital de concessão conjunta.

Já a segunda parte, que trata da adequação da infraestrutura e superestrutura ferroviária, deve ficar a cargo da fiscalização da ANTT, a quem caberá a fiscalização de qualquer ativo ferroviário. O documento sugere que as fiscalizações aconteçam com a participação de um fiscal da Antaq, unicamente para troca de informações e conhecimentos.

A terceira parte, que analisa a execução dos investimentos pactuados, deve ser fiscalizada de forma direta pela autoridade portuária. A APS será responsável também pela aprovação dos projetos executivos, pela autorização para a realização de todas as intervenções, e pelo seu recebimento após a finalização e apresentação dos documentos correspondentes pela Administradora da Fips.

Caberá à Antaq atuar somente de maneira periódica, solicitando à autoridade portuária informações sobre os investimentos, dos documentos e dos relatórios de fiscalização. A Agência poderá fazer verificações no local para verificação de eventuais inconsistências.

A quarta parte caberá integralmente à Antaq. Isso porque será fiscalizada a operação no que tange às interações com o porto e as demais entidades que nele atuam, e com os municípios (relação Porto-Cidade). Por ser um assunto somente portuário, as fiscalizações da autarquia serão realizadas de acordo com os moldes já realizados: rotineiras; extraordinárias e periódicas.

A quinta e última parte trata da operação, no que tange à programação ferroviária, e será somente fiscalizada pela ANTT.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/10/2023

RUMO LOGÍSTICA ABRE PROCESSO SELETIVO PARA VAGAS DE ESTÁGIO

Candidatos podem se inscrever até o próximo dia 29 de outubro. Há vagas para Santos

Por: ATribuna.com.br



Podem se inscrever estudantes que estejam matriculados em algum curso do ensino superior e que tenham a previsão de concluir a graduação entre dezembro de 2024 e dezembro de 2025, com disponibilidade para estagiar seis horas por dia
Foto: Divulgação

A Rumo Logística abriu processo seletivo para estágio em 2024. São 25 vagas distribuídas entre os estados de São Paulo e Paraná. As oportunidades são nas áreas de exatas, engenharia e jurídico. Os candidatos devem se inscrever até o próximo dia 29 de outubro por

meio do link.

Podem se inscrever estudantes que estejam matriculados em algum curso do ensino superior e que tenham a previsão de concluir a graduação entre dezembro de 2024 e dezembro de 2025, com disponibilidade para estagiar seis horas por dia.

O processo seletivo será online e inclui uma ação gamificada em que os candidatos deverão apresentar suas habilidades na resolução de problemas.

Das 25 colocações disponíveis, 13 são em Curitiba (PR), quatro vagas em Araraquara (SP) e mais quatro em São Paulo (SP); três em Santos (SP) e uma em Rio Claro (SP). A companhia busca candidatos que demonstrem proatividade, tenham senso de comprometimento e organização, e potencial para desenvolver o autogerenciamento de suas atividades. Vale lembrar que o programa não tem restrição de idade.

Segundo Tiago Proba, gerente de Cultura, Atração, Diversidade e Marca Empregadora da Rumo, o programa de estágio é a porta de entrada para que os universitários possam iniciar a sua carreira profissional dentro da companhia. “O programa é uma oportunidade de aprendizado e desenvolvimento multidisciplinar para o mercado de trabalho. Nosso processo seletivo busca potencializar as qualidades do estudante, bem como desenvolver novas habilidades”, destacou.

O processo seletivo é composto por cinco etapas: inscrição via site, teste e entrevista coletiva; roda de conversa com gestores e entrevista final, que poderá ser presencial caso seja solicitado pelo gestor imediato. Essas etapas são eliminatórias e ao final desse caminho os aprovados seguem para a etapa de admissão.

Os estagiários selecionados serão desenvolvidos por meio de um programa estruturado em três pilares: Matriz de Treinamento (conteúdos específicos para apoiar as atividades de rotina), Encontro com Lideranças (contato com diversas áreas para imersão no negócio e expansão do olhar para a carreira) e Projeto de Melhoria (oportunidade de colocar os conhecimentos em prática e fazer a diferença no negócio com o desenvolvimento de um projeto focado nas necessidades da área).

Os contratados terão direito aos seguintes benefícios: bolsa-auxílio com remuneração compatível com o mercado, vale-refeição ou alimentação, auxílio-materno infantil para mães com filhos de até 7 anos, auxílio-farmácia, assistência médica, seguro de vida e assistência odontológica.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/10/2023

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE 30 VEÍCULOS BLINDADOS PARA O EXÉRCITO BRASILEIRO

É o terceiro e último lote de um total de 90 veículos vindos dos Estados Unidos

Por: ATribuna.com.br



O desembarque dos veículos ocorreu no dia 6 deste mês e a liberação foi finalizada na sexta-feira (11) Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

O Porto de Paranaguá, no Paraná, recebeu 30 viaturas blindadas especiais de posto de comando M577A2 adquiridas pelo Exército Brasileiro. Este foi o terceiro e último lote de um total de 90 veículos vindos dos Estados Unidos. O desembarque dos veículos ocorreu no dia 6 deste mês e a liberação foi finalizada na sexta-feira (11).

De acordo com o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, “já temos uma relação estreita com a Marinha do Brasil e também com o Exército, servindo como porta de entrada para a chegada dos mais diversos equipamentos e mostramos, também, que temos estrutura para movimentar variados tipos de carga, além de sermos referência em graneis líquidos e sólidos”, destacou.

Segundo a Portos do Paraná, a operação foi realizada em parceria com o Terminal de Contêineres de Paranaguá e a 5ª Região Militar. Carretas especiais fizeram o deslocamento da carga direto do cais até o Parque Regional de Manutenção em Curitiba. Na Capital, os equipamentos serão modernizados dentro dos padrões das Forças Armadas Brasileiras.

Este é o terceiro lote dos modelos M577A2 recebidos no Porto de Paranaguá. Já chegaram também 30 modelos em 2016 e outros 30 em 2020. Eles foram embarcados no Porto de Gavelston, no Texas, nos Estados Unidos. Os veículos possuem motor de 212HP e são compatíveis com diversos tipos de materiais optrônicos, inclusive de visão noturna. Por sua versatilidade podem ser usados como ambulância, central de tiro e comunicações. Outros equipamentos militares também já desembarcaram em Paranaguá.

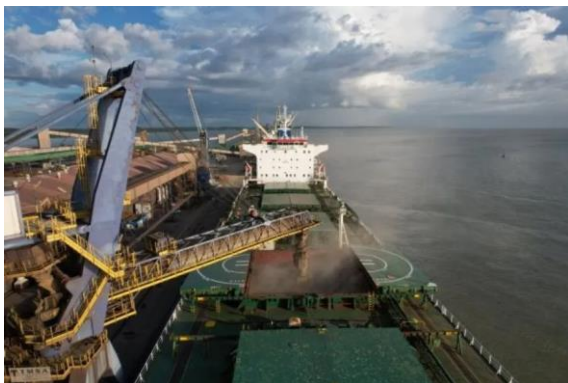
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 16/10/2023

PORTO DO ITAQUI REGISTRA CRESCIMENTO DE 6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM NOVE MESES NO MARANHÃO

O complexo portuário maranhense movimentou 27,5 milhões de toneladas de carga entre os meses de janeiro e setembro

Por: ATribuna.com.br



Destaque para o embarque de milho que atingiu um recorde mensal de 1,4 milhão de toneladas em setembro
Foto: Divulgação/Emap

O Porto do Itaqui, no Maranhão, movimentou 27,5 milhões de toneladas de carga de janeiro a setembro de 2023, marcando um aumento de 6% em relação ao mesmo período do ano anterior, com destaque para os embarques de milho que atingiram 1,4 milhão de toneladas em setembro, superando o recorde anterior de 1,3 milhão de toneladas, no mesmo mês de 2022.

Segundo a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), grãos sólidos e líquidos e carga geral puxaram o aumento na movimentação nos primeiros nove meses do ano. De janeiro a setembro de 2023, foram movimentadas 19,8 milhões de toneladas de grãos sólidos, registrando alta de 10% em comparação ao acumulado do mesmo período em 2022. Já em grãos líquidos, o complexo portuário operou 6,5 milhões de toneladas no período. Em relação à carga geral, somente no mês de setembro, o movimento registrado foi de 3,520 milhões de toneladas. Para o presidente da Emap, Gilberto Lins, “os números positivos são resultado de empenho de nossa equipe e de muito planejamento, que se reflete em investimento contínuo em infraestrutura, eficiência operacional e parcerias estratégicas. Estamos focados em continuar aprimorando nossas operações para atender às demandas crescentes do mercado”.

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

Data: 16/10/2023

"NÃO TEMOS VERGONHA DE BUSCAR SOLUÇÕES QUE OUTROS PORTOS DIVULGAM", DIZ PRESIDENTE DA PORTOS

Luiz Fernando Garcia da Silva fala sobre projetos para Paranaguá e Antonina e relação com o Porto de Santos

Por: Ted Sartori



Foto: Divulgação

Quatro horas de navegação - 400 km de distância - separam o Porto de Santos dos que ficam no Paraná (Paranaguá e Antonina). Um complexo portuário puxando o desenvolvimento do outro, o que é bom para a economia do País. É o que pensa o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia da Silva, que fala sobre isso e muito mais para A Tribuna. Ele também é presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

Qual a situação dos portos de Paranaguá e Antonina no cenário brasileiro?

Ao longo dos últimos quatro anos, desde janeiro de 2019, observamos uma perspectiva de crescimento, não só em volume, mas também na eficiência das movimentações portuárias ocorridas no Paraná. Os números deram um salto: se antes a movimentação era de 51 milhões de toneladas, agora a expectativa é de chegarmos ao fim de 2023 com mais 60 milhões de toneladas. É uma movimentação muito expressiva, mas não só no seu crescimento de volume, como também no custo-benefício ao usuário. As eficiências operacionais têm sido reconhecidas e gerado valor, não só



ao porto, mas também àqueles que se utilizam dos portos paranaenses. Somos por quatro vezes a melhor gestão portuária no Brasil, segundo o Ministério da Infraestrutura, motivo de orgulho e que reforça o compromisso do estado com a eficiência e governança, não só nessa empresa, como em outras empresas públicas do Paraná. Falando dos portos paranaenses em específico, o título é motivo de orgulho, principalmente em saber que investimos pesado na capacitação dos nossos funcionários: mais de 75% de todos os colaboradores do porto passaram por algum processo desse tipo ao longo desses quase cinco anos. São investimentos em informatização e inteligência processual, sempre buscando a excelência.

Como estão os processos de arrendamento de áreas do Porto de Paranaguá?

Fomos o primeiro porto do país a conquistar a delegação de competência. Ou seja, em agosto de 2019, o Ministério da Infraestrutura nos concedeu essa autorização. Até o final de 2022, éramos ainda o único porto com essa capacidade e os nossos processos de arrendamento continuam em um ritmo muito interessante. A ideia é seguir até o final do ano de 2024 com todas as áreas regulares, ou seja, não havendo mais nenhum contrato de transição, nem liminar, garantindo a permanência ou eficácia dos contratos de arrendamento. Licitamos três áreas e uma quarta já está com edital marcado para 13 de dezembro. Temos mais duas áreas que, nesse mês de outubro, serão entregues ao TCU, mais duas áreas prontas para serem abertas às consultas públicas. Com isso, regularizamos e procedemos todos os arrendamentos possíveis, garantindo, assim, eficiência nos terminais e na logística do porto paranaense.

Como é a relação dos portos do Paraná com Santos? O que pode melhorar?

Somos portos concorrentes, quatro horas de navegação nos separam, ao todo são 400 quilômetros de distância. Somos portos competitivos, somos portos que nos estimulamos. A eficiência do Porto de Santos obrigatoriamente nos leva a buscar uma melhor eficiência, da mesma forma que, quando o Paraná evolui, Santos busca seu caminho, sempre com as melhores práticas. Acho que isso é propositivo. Quem ganha com isso são os usuários: os maiores portos do País buscando sempre evolução para garantir sua eficiência, garantir movimento de carga adequado, qualidade boa e num nível de preço e de competitividade bem interessante.

O que Paranaguá está fazendo que Santos poderia aplicar? E Antonina?

São realidades diferentes, por mais que tenhamos uma mesma legislação e, por vezes, busquemos processos semelhantes. Somos portos completamente diferentes e nem sempre o que desenvolvemos aqui é adequado para Santos. Da mesma forma aquilo que Santos desenvolve pode não ser adequado ou na sua plenitude atender os portos do Paraná. Quando são boas práticas colocadas no mercado, todos buscam as melhores alternativas e referências. Aqui não temos vergonha de buscar soluções que outros portos divulgam. Não só Santos, como Itaquí, Suape, Rio de Janeiro trazem novidades, e também buscamos trazer aqui.

Quais as perspectivas dos portos de Paranaguá e Antonina para o cenário nacional em curto, médio e longo prazo?

Estamos falando em torno de R\$ 4 bilhões a R\$ 5 bilhões de investimento nos próximos cinco anos nos portos paranaenses. Além de tudo, somamos uma concessão de plano estadual rodoviário, são mais de 3 mil km de rodovias a serem concedidas em seis lotes, dois já leiloados. São R\$ 60 bilhões de investimento nos próximos sete anos no segmento rodoviário do Paraná.

E o modal ferroviário?

No ferroviário, temos a proposta da nova Ferroeste - mais de R\$ 30 bilhões de investimento -, além da condição da Malha Sul, que em 2027 terá seu contrato extinto, seja um encaminhamento do Ministério dos Transportes por uma renovação ou seja pela decisão de nova licitação. O fato é que teremos também nessa Malha Sul um volume de investimento para os próximos 10 anos e, com isso, o Paraná precisa se preparar. Os portos paranaenses precisam atender esse volume de cargas que vai chegar. Por isto, o porto iniciou processo de contratação da maior obra portuária pública do país, o Moegão. Nesse momento, são R\$ 600 milhões investidos numa estrutura ferroviária adequada, não só para atender a demanda atual e melhorar sua logística operacional atual, mas também prevendo atender essas demandas para os próximos 20 anos.

Quais outras prioridades?

Além do plano nacional de concessão do canal de acesso, também buscamos atingir a cota de 15,5 metros de calado para que o Porto de Paranaguá seja um dos principais hubs logísticos da América do Sul. Outro ponto importante é a concessão do canal de acesso e as licitações que estão trazendo não só investimentos em terminais, mas também em novos berços. Temos o PAR50 já licitado, com contrato assinado recentemente, que prevê a obra que vai agregar mais dois berços para movimentação de líquidos. O PAR09, a ser leiloado em 13 de dezembro, também traz, dentro das suas obrigações, a construção de píeres offshore, mais um pier com dois berços para os navios atracarem. Além do PAR14 e PAR15, que terão em sua modelagem a construção do pier em formato de T.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/10/2023

AUTORIDADE PORTUÁRIA PREPARA ANTEPROJETO PARA APROFUNDAR CANAL DE ACESSO DO PORTO DE SANTOS

Prazo do contrato de dragagem de manutenção expira em março de 2024, podendo ser prorrogado por até cinco anos

Por: Bárbara Farias



Obra de infraestrutura fundamental para aumentar a competitividade do Porto de Santos, a dragagem de aprofundamento do canal de acesso para 16 metros tem um orçamento estimado em R\$ 324,1 milhões. Foto: Alexander Ferraz/AT

Obra de infraestrutura fundamental para aumentar a competitividade do Porto de Santos, a dragagem de aprofundamento do canal de acesso para 16 metros tem um orçamento estimado em R\$ 324,1 milhões, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos. Atualmente, a Autoridade Portuária de Santos (APS)

estuda uma nova modelagem de contrato, com um prazo mais longo que favoreça a eficiência operacional do acesso ao complexo e proporcione equilíbrio econômico-financeiro à empresa contratada.

Em nota, a APS informou que a profundidade atual do canal de navegação do Porto de Santos é de 15 metros e que já elabora o “anteprojeto da dragagem de aprofundamento para 16 metros, com possibilidade de avançar para 17 metros. Estão em avaliação questões ambientais, comerciais e técnicas para sua viabilização”.

Tecnólogo em logística e transportes, o sócio e consultor da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, lembrou que, no que se refere ao aumento da profundidade do canal para 16 metros, “a publicação do edital está prevista para dezembro de 2025 e o início das obras em junho de 2026”.

Quanto a ampliar a profundidade do canal de navegação para até 17 metros na segunda fase, o que atende às expectativas das empresas que formam a cadeia produtiva do Porto de Santos, Jardim explicou que se trata de um empreendimento mais complexo.

“As exigências — documental, ambiental e técnica — são bem diferentes e distintas. Dessa forma, para se atingir essa profundidade, estuda-se diferentes modalidades, como abarcar apenas a dragagem ou também o serviço posterior de manutenção da profundidade”.

Exemplo paranaense

Quanto à concessão do canal de acesso do Porto de Santos à iniciativa privada nos mesmos moldes do canal do Porto de Paranaguá (PR), ou seja, para gestão, dragagem, manutenção e operação,

Jardim disse que aprova a modelagem adotada no porto paranaense. O processo está em fase de audiência pública e este será o primeiro edital de concessão de um canal aquaviário no País.

“Como inovação ao contrato administrativo hoje praticado, tenho muitos elogios ao modelo de concessão. Entendo que o trabalho realizado pela Secretaria de Portos e Transportes Aquaviários junto à Autoridade Portuária local foi de muito diálogo nos últimos meses, de forma a dar conforto a diversas questões críticas que sempre inviabilizam contratos de longo prazo para esse tipo de serviço”.

No entanto, Jardim fez uma ponderação sobre riscos. “Esse modelo trará metas ao concessionário, porém, em contrapartida, dividirá o risco de custos não gerenciáveis, como variação cambial, preço do combustível marítimo e valor dos equipamentos de dragagem”.

Dragagem de manutenção

Atualmente, a dragagem de manutenção do canal de acesso do complexo portuário santista, que é diferente da de aprofundamento, está a cargo da empresa Van Oord. Segundo a APS, o contrato vigente tem prazo de dois anos, a vencer em março do ano que vem, no valor de R\$ 392,9 milhões. Porém, se for necessário, poderá ser prorrogado.

“Há a previsão de prorrogação do contrato por até cinco anos e a possibilidade de nova licitação para a manutenção da profundidade, pois é um serviço contínuo que não pode deixar de ser prestado”.

Quanto à concessão do canal de acesso do Porto de Santos à iniciativa privada nos mesmos moldes do canal do Porto de Paranaguá (PR), ou seja, para gestão, dragagem, manutenção e operação, Jardim disse que aprova a modelagem adotada no porto paranaense. O processo está em fase de audiência pública e este será o primeiro edital de concessão de um canal aquaviário no País.

Quanto à concessão do canal de acesso do Porto de Santos à iniciativa privada nos mesmos moldes do canal do Porto de Paranaguá (PR), ou seja, para gestão, dragagem, manutenção e operação, Jardim disse que aprova a modelagem adotada no porto paranaense. O processo está em fase de audiência pública e este será o primeiro edital de concessão de um canal aquaviário no País.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/10/2023

GESTÃO PORTUÁRIA: OPORTUNIDADES DE MELHORIAS

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

Por: Jesualdo Silva - 14/10/23 - 06:28



ABTP esteve em Hamburgo, na Alemanha, para trocar conhecimentos e obter uma melhor compreensão da dinâmica do setor portuário na região

ABTP esteve em Hamburgo, na Alemanha, para trocar conhecimentos e obter uma melhor compreensão da dinâmica do setor portuário na região Foto: Divulgação/Porto de Hamburgo

O setor portuário brasileiro vivenciou duas importantes reformas nas últimas três décadas. A primeira delas, em 1993, inseriu a iniciativa privada de forma ampla na operação portuária por meio da estruturação de contratos de arrendamento. A segunda, em 2013, teve como principal objetivo expandir a capacidade portuária por meio da diminuição de barreiras de entrada para terminais privados e da possibilidade de prorrogação antecipada de contratos de arrendamento em troca de novos investimentos.



Ambas promoveram importantes ganhos de produtividade no setor. No entanto, ainda nos deparamos com alguns gargalos envolvendo questões de gestão de portos organizados e contratos administrativos. Investimentos em infraestrutura comum dos portos por vezes encontram obstáculos, como a forma de contratação nos moldes de licitação públicas e dificuldade de planejamento.

A vinculação dos contratos aos documentos de licitação e a necessidade de reequilíbrio por EVTEA são incompatíveis com o dinamismo do mercado. Soma-se a isso a morosidade processual quando da necessidade de ajustes contratuais, decorrente da centralização do poder decisório.

Por essa razão, a ABTP sugere aprimoramentos no modelo de gestão de portos organizados. É mister garantir às autoridades portuárias públicas e arrendatários a flexibilidade e a autonomia necessárias para atendimento, ao tempo e à hora, das demandas setoriais.

A reforma iniciada com a Lei Federal 12.815/2013 deve ser concluída para trazer resultados significativos para o setor. Dentro dessa estratégia de proatividade na proposição de melhorias ao setor, a ABTP esteve em Hamburgo, na Alemanha, para trocar conhecimentos e obter uma melhor compreensão da dinâmica do setor portuário na região. Ao menos seis importantes lições puderam ser apreendidas.

Em 1º lugar, a Autoridade Portuária de Hamburgo (HPA) é empresa pública municipal que funciona efetivamente como landlord. Leis de 2005 deram autonomia à HPA, gerando ganhos de eficiência na gestão portuária, como decidir pelo uso e ocupação das áreas, gerir e negociar contratos operacionais, investir em infraestrutura portuária e em projetos de melhorias para a cidade e fechar parcerias com a iniciativa privada.

Em 2º lugar, há uma boa divisão de responsabilidades de “gestão portuária” entre entes públicos e privados. Projetos privados que geram valor ao porto são incentivados, como o Port Community System, implantado por empresa privada sem que houvesse amarras ou restrições junto aos diferentes stakeholders (públicos e privados). Também pode ser mencionado o Hamburg Vessel Coordination Center, operado pelos terminais do porto e que otimiza a infraestrutura do canal.

Em 3º lugar, investimentos de grande porte são responsabilidade da Autoridade Portuária e podem contar com suporte de outras instâncias de governo. Por lá, os investimentos em dragagem de aprofundamento contaram com apoio do governo nacional, que se responsabilizou por parte dos custos nos 100 quilômetros do canal entre o mar e o Porto de Hamburgo.

Em 4º lugar, os terminais possuem autonomia para investimentos relevantes. Grandes projetos de automatização foram destravados, assim como a implementação de novas tecnologias e a descarbonização das atividades portuárias.

Em 5º lugar, iniciativas públicas e privada em projetos verdes são amparadas em documentos de planejamento oficiais, que estipulam metas agressivas de substituição de fontes de energia.

Por fim, em 6º lugar, o respeito e a adequação da relação Porto-Cidade é uma diretriz fundamental da HPA, que orienta projetos relevantes de desenvolvimento e revitalização de áreas, a exemplo do Bairro Hafen City.

Uma reforma de 2005 possibilitou o ambiente portuário de Hamburgo, com a HPA consolidada de forma relevante, com metas claras para atender às demandas da cidade e da indústria portuária. Certamente, as lições serão observadas pela ABTP, em sua proposta de aprimoramento do modelo de gestão portuária, com a devida adaptação à realidade brasileira.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/10/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ABERTA JANELA DE AVALIAÇÃO DO ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2023

Preenchimento do formulário do IDA por parte das instalações portuárias ficará disponível pelo prazo de trinta dias

Brasília 16/10/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) abriu a janela de avaliação do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), referente ao período avaliativo de 2023. O objetivo da ação é que as instalações portuárias atualizem as informações dos seus respectivos questionários do IDA.

O acesso aos questionários estará disponível entre os meses de outubro e novembro, no sistema IDA. O prazo para preenchimento encerrará no dia 16 de novembro deste ano.

Os portos públicos e TUPs interessados em alterar os responsáveis, titulares e suplentes pelo preenchimento do questionário devem encaminhar e-mail para a Secretaria da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade da Agência (GMS/ANTAQ), no endereço: gestao.ambiental@antag.gov.br/ alessandro.ramalho@antag.gov.br, ou pelo telefone: +55 (61) 2029-6661.

Índice ambiental

O IDA foi instituído por meio da Resolução ANTAQ nº 2.650/2012 como instrumento de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias. O índice permite quantificar e simplificar informações de forma a facilitar o entendimento do público e de tomadores de decisão acerca das questões ambientais portuárias.

Entre os indicadores que são avaliados pelo IDA, destacam-se os que avaliam a situação do licenciamento ambiental, a composição da equipe do setor de gestão ambiental, a prevenção de riscos e atendimento a emergências, auditoria ambiental, o gerenciamento de resíduos, a qualidade e eficiência no uso de energia, o monitoramento da qualidade ambiental e os planos de contingência de saúde.

O painel dinâmico de resultados das avaliações anteriores está disponível no portal da ANTAQ. Nele, é possível verificar informações sobre o ranking, análise por atributos, por instalações portuárias entre outras análises. Os dados da avaliação de 2022 estarão disponíveis em momento a ser informado após a divulgação do Prêmio ANTAQ 2023, evento que ocorrerá no dia 23 em novembro.

Saiba mais sobre o Prêmio ANTAQ aqui

<https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/premio-antag>

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 16/10/2023

ANTAQ AUTORIZA AFRETAMENTOS DE CABOTAGEM EMERGENCIAL NA REGIÃO AMAZÔNICA

Visando ao interesse público, despacho tem como objetivo possibilitar que embarcações menores possam prestar serviços durante período de seca na região

Brasília 12/10/2023 - Com o intuito de reduzir os impactos da estiagem na região amazônica no país, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta quarta-feira (11), um despacho autorizando o afretamento de Cabotagem de todos os tipos de carga na região.

O despacho, apresentado pelo diretor Wilson Lima Filho foi aprovado ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior). O objetivo é agilizar a liberação para afretamento de embarcações menores que consigam navegar na região que está com profundidades reduzidas em função da grave seca da Região Amazônica.

A liberação, em caráter excepcional, é válida pelo prazo de 90 dias e busca contribuir para amenizar os efeitos devastadores, ambientais e econômicos, para todo o território nacional devido à estiagem. Dados do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden) mostram que a região enfrenta a pior seca nos últimos 40 anos.

Vale lembrar que na região Amazônica as principais vias de transporte e de escoamento de cargas são feitas por embarcações. Em alguns casos, nem mesmo pequenas embarcações conseguem realizar serviços de transportes devido à baixa profundidade dos rios da região.

De acordo com o Diretor-Geral da ANTAQ, Eduardo Nery, o despacho é mais uma contribuição da Autarquia para amenizar os impactos da seca e manter serviços de transporte de passageiros e cargas na região.

“A ANTAQ está concentrando todos os esforços dentro de sua competência para atenuar os impactos da seca que assola a bacia do Rio Amazonas”, disse.

Nessa mesma linha, o diretor Wilson Lima Filho, responsável por apresentar a proposta de despacho dentro da ANTAQ, afirmou que o objetivo é agir de maneira célere para enfrentar os problemas de estiagem na região.

"Nosso principal foco é agir de forma tempestiva, dentro das prerrogativas da ANTAQ, em uma situação emergencial de grande interesse público."

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 16/10/2023



“Nós estamos tendo o privilégio de poder participar de um momento histórico como esse. Sem dúvida alguma, é um dos maiores investimentos da história de Suape”, destacou o ministro Silvio Costa Filho ao autorizar a construção do novo empreendimento.

Assinatura do novo terminal em Suape - Foto: Vosmar Rosa

Mais do que ampliar as operações no Porto de



Suape, em Pernambuco, a construção de um novo terminal de contêineres, assinado nesta segunda-feira (16) pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, pela governadora do estado, Raquel Lyra, e por representantes da APM Terminals, empresa responsável pela administração do novo espaço, permitirá duplicar a capacidade do complexo portuário. Com a autorização para expansão da nova estrutura, a projeção é que sejam investidos mais de R\$ 1,6 bilhão no terminal.

“O Porto de Suape é o maior terminal do nordeste e está entre os cinco maiores do Brasil. É um complexo que hoje, sem dúvida alguma, se transformou num Hub internacional. Não podemos falar de desenvolvimento do estado sem falar em desenvolvimento de Suape. É um ativo do nosso estado, um ativo do nordeste e é um ativo do Brasil”, destacou o ministro Silvio Costa Filho ao falar sobre a importância do novo empreendimento para o escoamento da produção.

Além do investimento bilionário, a criação do novo terminal vai gerar na fase de construção, 500 empregos diretos e 2.000 indiretos. Na operação, a previsão de serem cerca de 350 empregos diretos e aproximadamente 1.400 indiretos.

Atualmente, o complexo possui mais de 80 empresas que participam, de maneira coletiva, da agenda de desenvolvimento para o estado de Pernambuco. O empreendimento será administrado pela APM Terminals, empresa do grupo da A.P. Moller – Maersk, grupo de referência no mundo, que atua em mais de 130 países.

“Hoje, estamos lançando a pedra fundamental desse novo investimento para o estado de Pernambuco. Os novos investimentos vão garantir mais competitividade para o Porto de Suape e permitir que o nosso estado se repositone do ponto de vista logístico para o Brasil, internamente, e para o mundo”, comemorou a governadora Raquel Lyra ao assinar a autorização para construção do complexo.

O novo terminal de contêineres deve ocupar cerca de 50 hectares em uma área administrada anteriormente pela Estaleiro Atlântico Sul (EAS). A capacidade inicial de movimentação do terminal da APM Terminals será de 400 mil TEUs, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés. O empreendimento possibilitará mais conexões com os principais portos do mundo, além de incrementar o volume de movimentação de cargas de cabotagem.

Ações do novo PAC

No eixo de transporte eficiente e sustentável, no qual se enquadra o MPor, estão previstos R\$349,1 bilhões em investimentos públicos e privados. Caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos o acompanhamento de 363 ações e empreendimentos que representam um aporte total de R\$69,1 bilhões, em três subeixos: portos (137), aeroportos (95) e hidrovias (131). No modal hidroviário, os 131 empreendimentos inseridos no Novo PAC possuem investimento previsto de R\$4,1 bilhões.

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

Data: 16/10/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

APÓS TAC COM INDÍGENAS, EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DA BR-101/AL É PUBLICADO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Acordo inédito garantiu a retomada de obra fundamental para cerca de 100 mil pessoas. Confirmação do aviso de licitação da ponte Penedo/Neópolis também saiu no Diário Oficial

Edital de licitação publicado na edição desta segunda-feira (16) do Diário Oficial da União (DOU) torna mais próxima a retomada da duplicação de 12 quilômetros da BR-101/AL, obra fundamental para cerca de 100 mil pessoas e esperada há quase duas décadas. A autorização para os trabalhos ocorreu em agosto passado, quando Ministério dos Transportes e representantes de comunidades

indígenas assinaram um inédito termo de ajustamento de conduta, que garante a execução das contrapartidas negociadas entre as partes.

Com o aviso publicado, o Governo Federal vai escolher a empresa responsável por duplicar 10 quilômetros localizados no município de Joaquim Gomes (AL) e outros dois quilômetros nos entre Junqueiro (AL) e São Sebastião (AL), além de obras remanescentes. Ao todo, serão investidos cerca de R\$ 250 milhões. Em contrapartida para as obras continuarem, houve o estabelecimento de compensações nos Planos Básicos Ambientais Indígenas (PBAI), que coletam as demandas das comunidades afetadas.

“Seguindo orientação do presidente Lula, conversamos com todos os envolvidos, como Ministério Público Federal, representantes das comunidades indígenas e população afetada, para chegar à melhor solução. Hoje, damos mais um passo importante para resolver esse gargalo da região, propiciando segurança, redução de acidentes e desenvolvimento”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Ligação

Na mesma edição do Diário Oficial da União ficou formalizado o edital de licitação para a construção da ponte entre os municípios de Penedo (AL) e Neópolis (SE) na rodovia BR-349/AL/SE. O documento foi assinado em 3 de outubro pelo ministro Renan Filho. O valor estimado para a obra é de R\$ 268.375.611,81. Com 1,18 quilômetro de extensão, a ponte será construída por meio do Regime Integrado Diferenciado de Contratação (RIDC), onde a mesma empresa fica responsável pela elaboração do projeto e construção da estrutura.

De acordo com os avisos de licitação, as empresas interessadas já podem entregar as propostas no site de compras do Governo Federal. A abertura das propostas ocorrerá em 29 de novembro, às 15h, no mesmo endereço eletrônico. Interessados no edital podem baixar o documento pelo site do DNIT, ou, ainda no Portal do Governo Federal. Também é possível retirar o documento na Coordenação-Geral de Cadastro e Licitações.

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

Data: 16/10/2023

INVESTIMENTO DE R\$ 1,7 BILHÃO VAI PERMITIR CONCLUSÃO DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA RETA TABAJARA

“Com os recursos que o presidente Lula garantiu ao ministério, certamente vamos fazer cinco vezes mais entregas para o Rio Grande do Norte”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho



Evento do Novo PAC ocorreu em Natal - Foto: Marcio Ferreira/MT

Por meio do Ministério dos Transportes, o Governo Federal chegará até o fim do ano com 10 quilômetros duplicados da Reta Tabajara, na BR-304/RN, uma das principais obras de mobilidade urbana no Rio Grande do Norte. Em evento para apresentação do Novo PAC no estado, o ministro dos Transportes, Renan Filho, garantiu a entrega do trecho final contratado e o lançamento de um edital para contratação de novas obras.

“Agora estamos falando da entrega, diferentemente de falar do reinício da obra. Vamos fazer uma entrega muito importante este ano e vamos ficar para o ano que vem só com os viadutos remanescentes e com a travessia de Macaíba, o que será um grande avanço para o Rio Grande do Norte, já com recursos garantidos, diferentemente do passado”, disse Renan Filho.

A duplicação e a adequação viária da Reta Tabajara vão beneficiar cerca de 1,5 milhão de habitantes na capital do estado e nos municípios de Macaíba, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante. As obras foram detalhadas no evento organizado pela Casa Civil, responsável pela coordenação do Novo PAC, em Natal (RN), com a presença do ministro Rui Costa e da governadora potiguar, Fátima Bezerra, além de parlamentares e representantes da sociedade civil.

Quais são as obras na Reta Tabajara?

- Estão previstos no PAC R\$ 1,7 bilhão de investimentos federais em infraestrutura viária nos próximos quatro anos no Rio Grande do Norte;
- Somente em 2023, o Ministério dos Transportes vai aportar no estado cerca de R\$ 520 milhões, mais de cinco vezes o valor pago no ano passado;
- Executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), as obras em andamento englobam serviços de terraplenagem, pavimentação, drenagem, viadutos e interseções, além de restauração da pista antiga;
- A atual gestão vai entregar, no total, 10 quilômetros de duplicação, encerrando o atual contrato;
- Vem mais obra por aí: nos próximos meses, serão investidos mais R\$ 180 milhões executar a duplicação da travessia de Macaíba, vias marginais (10 km), além do viaduto de acesso ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, ciclovia e passarelas.

“O Novo PAC vai ajudar muito nas obras que se arrastavam a anos possam andar. O PAC é um instrumento fundamental para ajudar na capacidade de investimentos dos municípios brasileiros. Com os recursos que o presidente Lula garantiu ao ministério, certamente vamos fazer cinco vezes mais entregas para o Rio Grande do Norte”, acrescentou o ministro dos Transportes

Mais investimentos

Entre as obras prioritárias do Novo PAC, acompanhadas pelo Ministério dos Transportes, estão a construção do viaduto do Gancho, na travessia urbana de Natal (BR-406/RN) e do trecho da BR-437/RN, do entroncamento com a BR-405/RN até a divisa com o Ceará, além da construção da BR-104/RN. Outro projeto prioritário é a duplicação de três trechos da BR-304: Reta Tabajara; de Mossoró ao entroncamento RN-016; e do entroncamento com a RN-120 até a BR-226. O Novo PAC prevê ainda a realização do estudo de viabilidade para o transporte ferroviário de Natal.

“O presidente Lula, ao fazer o PAC, junta várias ações numa só ação que busca gerar emprego, gerar renda, capacitar e melhorar a vida das pessoas”, disse o ministro da Casa Civil, Rui Costa, durante a cerimônia.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 16/10/2023

RECUPERAÇÃO DE 52,8 QUILÔMETROS DA BR-308/PA IMPULSIONA ABASTECIMENTO NO NORDESTE DO PARÁ

Melhorias ocorreram entre os municípios de Capanema e Bragança e tiveram investimento de R \$ 53,2 milhões. Rodovia é estratégica para o escoamento da produção do estado



BR-308/PA é rota estratégica para o escoamento da produção no nordeste do Pará. - Foto: Divulgação/DNIT

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, concluiu a recuperação de um trecho de 52,8 quilômetros da BR-308, no Pará. A rodovia é importante para escoamento de produção e abastecimento das cidades de Capanema, Bragança e demais municípios da área de influência no nordeste do estado. O investimento para as melhorias foi de R \$ 52,3



milhões.

A intenção é garantir a mobilidade e um tráfego mais seguro para motoristas que trafegam pela BR. A obra foi feita por meio do contrato de restauração e manutenção, entre os quilômetros 150,7 e 203,5. Profissionais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) executaram serviços de restauração e manutenção do pavimento e conservação da faixa de domínio.

O que foi feito

- Fresagem (substituição de pavimentação com remendos e em mal estado);
- Aplicação de concreto betuminoso usinado à quente para impermeabilizar e aumentar a resistência da rodovia;
- Ações de tapa-buraco, reparos profundos do pavimento e implantação de nova sinalização;
- Serviços de roçada, caiação e limpeza dos dispositivos de drenagem.

Novo PAC

Estão previstas uma série de obras em rodovias do Pará, por meio do novo Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, o Novo PAC. No caso da BR-308/PA, o plano é a construção de um novo trecho ligando a via ao município de Viseu, que dá acesso ao Rio Gurupi. O afluente deságua no Oceano Atlântico e também faz a divisa do estado com o Maranhão.

O orçamento do Ministério dos Transportes para obras de mobilidade no Pará para 2023 é de R\$ 1,8 bilhão, sendo pouco mais de R\$ 1 bilhão para manutenção e R\$ 737,6 milhões para construções e adequações. O aporte financeiro é quase três vezes maior que o de 2022, pago na gestão passada.

As rodovias brasileiras receberão R\$ 108,4 bilhões provenientes do Novo PAC até o fim de 2026, e outros R\$ 77,4 bilhões posteriores. O aporte total será de R\$ 185,8 bilhões. Desse valor, R\$ 73 bilhões se referem a recursos públicos e os outros R\$ 112,8 bilhões são de capital privado. A maior parte virá de novas concessões ou das já existentes.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 16/10/2023



EDITORIAL – CONTINUIDADE NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O desenvolvimento de uma nação está intrinsecamente ligado à qualidade e à eficiência de sua infraestrutura, especialmente quando se trata de transporte e logística. Esses sistemas formam a espinha dorsal que possibilita o comércio, o crescimento econômico e a qualidade de vida dos cidadãos. Para garantir o sucesso a longo prazo, é essencial que as políticas públicas relacionadas à infraestrutura sejam, de fato, políticas de Estado, mantendo sua continuidade apesar das mudanças de governo.

A declaração do presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, na tarde de ontem - no congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa, durante o Brasil Export 2023 - ressalta uma verdade fundamental. O Plano Nacional de Logística 2035 (PNL 2035) precisa ser uma visão que transcende as flutuações políticas de um governo. Isso porque a infraestrutura é um investimento a longo prazo. Projetos relacionados a portos, estradas, ferrovias e aeroportos não podem ser interrompidos a cada novo ciclo eleitoral. A continuidade dessas iniciativas é essencial para evitar atrasos, desperdício de recursos e prejuízos ao desenvolvimento do país.

A experiência internacional demonstra que as nações mais desenvolvidas e economicamente robustas têm uma coisa em comum: um compromisso de longo prazo com o desenvolvimento de infraestrutura. Isso não apenas atrai investimentos - afinal, o setor privado passa a ter dados claros sobre como as autoridades pretendem gerir esse setor, estratégico para o crescimento da nação - mas também garante estabilidade econômica e qualidade de vida para seus cidadãos.

A continuidade nas políticas de infraestrutura não deve depender do momento político. Deve ser uma diretriz sólida que resiste às mudanças de liderança. Isso requer um compromisso conjunto do governo, do setor privado e da sociedade civil para priorizar o desenvolvimento da infraestrutura como um alicerce para o crescimento a longo prazo.

É chegada a hora de colocar a infraestrutura no centro das políticas de Estado e não apenas do Governo. Somente assim garantiremos que as estradas permaneçam abertas, os portos permaneçam operacionais e as ferrovias continuem a conectar nações, independentemente das mudanças políticas. É esse compromisso que irá pavimentar o caminho para um futuro mais próspero e equitativo para todos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 17/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ZONA FRANCA 1

A seca recorde que afeta a Região Norte do Brasil ameaça as fábricas da Zona Franca de Manaus (AM), onde está a maior parte da produção de eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e motos do País. Com a redução do nível d'água nos rios e restrições à navegação aumentando, os navios não conseguem chegar ou deixar a capital do Amazonas. Como resultado, os estoques das fábricas vêm aumentando.

ZONA FRANCA 2

Até agora, as linhas de produção não foram interrompidas. Mas sem previsão de normalização e com as condições logísticas piorando, algumas fábricas já estudam dar férias coletivas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 17/10/2023

NACIONAL - GOVERNO VAI INVESTIR R\$ 1,7 BILHÃO NA CONCLUSÃO DAS OBRAS NA BR/304-RN

Ministro dos Transportes anunciou o aporte na duplicação de 10 quilômetros da Reta Tabajara
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Renan Filho também anunciou investimentos na duplicação da travessia de Macaíba, nas vias marginais, além do viaduto de acesso ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante
Crédito: Márcio Ferreira/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou na segunda-feira, dia 16, R\$ 1,7 bilhão em novos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Rio Grande do Norte. O valor será aplicado na conclusão das obras de duplicação de 10 quilômetros da Reta Tabajara, na BR/304-RN pela atual gestão.

“Agora estamos falando da entrega, diferentemente de falar do reinício da obra. Vamos fazer uma entrega muito importante este ano e vamos ficar para o ano que vem só com os viadutos

remanescentes e com a travessia de Macaíba, o que será um grande avanço para o Rio Grande do Norte, já com recursos garantidos, diferentemente do passado”, disse Renan Filho em Natal.

A obra vai beneficiar cerca de 1,5 milhão de habitantes na capital do Estado e nos municípios de Macaíba, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante. Para 2023, o Ministério dos Transportes vai aportar no Estado outro montante de cerca de R\$ 520 milhões, valor cinco vezes maior do que o enviado no ano passado.

A execução será feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). De acordo com o Ministério, as obras em andamento englobam serviços de terraplenagem, pavimentação, drenagem, viadutos e interseções, além de restauração da pista antiga.

Outros investimentos anunciados pelo ministro são a duplicação da travessia de Macaíba, vias marginais, além do viaduto de acesso ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, ciclovia e passarelas, para esses empreendimentos serão investidos R\$ 180 milhões previstos no PAC.

“O PAC é um instrumento fundamental para ajudar na capacidade de investimentos dos municípios brasileiros. Com os recursos que o presidente Lula garantiu ao ministério, certamente vamos fazer cinco vezes mais entregas para o Rio Grande do Norte”, destacou Renan Filho que cumpriu agenda em Natal na segunda-feira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/10/2023

AEROPORTOS - NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SUAPE É AUTORIZADO

Obras irão começar no ano que vem; início das operações está previsto para 2026

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



Segundo o ministro Silvio Costa Filho, o novo terminal de Suape vai colocar Pernambuco no hub internacional, possibilitando a ampliação das exportações do Estado e do Nordeste Crédito: Divulgação

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB), assinaram na segunda-feira (16) o documento que autoriza a construção do novo terminal de contêineres do Porto de Suape.

O investimento de R\$ 1,6 bilhão será feito pela APM Terminals, subsidiária da AP Moller-Maersk. A estimativa para novos empregos é de 500 vagas durante o período de obras e de 2 mil indiretas. Quando estiver em operação, o terminal vai gerar 350 postos de trabalho diretos e 1,4 mil indiretos. Os trabalhos começarão em 2024 e o início das atividades é previsto para 2026.

O novo terminal também deve dobrar a capacidade do porto pernambucano neste tipo de carga. Em 2022, o complexo movimentou quase 500 mil TEU (492.194). Só a nova estrutura terá capacidade inicial de movimentar, por ano, 400 mil TEU, podendo ultrapassar a marca de 1,3 milhão de TEU anuais quando estiver em pleno funcionamento.

“Esse novo terminal vai colocar Pernambuco no hub internacional, fazendo com que a gente possa ampliar as exportações do Estado e do Nordeste, para o Brasil”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho.

De acordo com estudos da APM Terminals, a previsão do setor é de que, até 2030, Suape tenha aproximadamente 5% do share de movimentações no Brasil.

Para Raquel Lyra, o investimento garante mais competitividade para o Porto de Suape. “A ampliação permitirá que Pernambuco se repositone do ponto de vista logístico tanto para o Brasil quanto para o mundo”, disse a governadora.

Com ocupação prevista em uma área de cerca de 50 hectares, o terminal será o primeiro 100% eletrificado na América Latina.

“Todos os equipamentos serão elétricos, com tecnologia e processos de ponta, como um sistema completo de gestão ambiental, gestão de resíduos, tratamento de águas residuais e modelagem de fluxo de águas subterrâneas para controle de poluição. Também terá rede 5G própria, que possibilitará transmitir informações em tempo real para os clientes, 24 horas por dia, sete dias por semana”, ressaltou o diretor-presidente da APM Terminals Suape, Aristides Russi Junior.

O novo terminal é resultado do revocacionamento dos estaleiros do cluster naval de Suape, após a venda de parte de uma área do Estaleiro Atlântico Sul (EAS). A área foi arrematada em leilão, em julho do ano passado, quando a Maersk cobriu a maior oferta com um valor de R\$ 455 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

NACIONAL - “PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PRECISA SER DE ESTADO”, DIZ JORGE BASTOS

Presidente da Infra S.A. destacou que estratégias traçadas para o desenvolvimento da infraestrutura precisam ser mantidas independentemente de governos

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



Jorge Bastos falou sobre o assunto em sua participação na solenidade de abertura do XIV Congresso dos Portos de Língua Oficial Portuguesa, dentro do fórum Brasil Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

O presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, disse que a empresa está começando a trabalhar no Plano Nacional de Logística 2035 (PNL 2035) e pediu ajuda do setor para que esse plano seja “de Estado e não de Governo”, ressaltando a importância de manter as estratégias traçadas independentemente das mudanças na gestão federal.

Ele falou sobre o assunto em sua participação na solenidade de abertura do XIV Congresso dos Portos de Língua Oficial Portuguesa, na segunda-feira (16), que ocorreu dentro da programação do Fórum Brasil Export. O evento teve início no mesmo dia e segue até quarta-feira (18), em Brasília. A iniciativa é do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Bastos contou ainda que a Infra S.A. irá assinar, nesta terça-feira (17), um acordo com Angola para desenvolver projetos de infraestrutura portuária e que o idioma em comum é um facilitador para estas parcerias.

O congresso reúne representantes da Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa (Aplop) e tem como objetivo principal promover a cooperação entre seus membros. Fazem parte da Aplop Angola; Brasil; Cabo Verde; Guiné Bissau; Guiné Equatorial; Moçambique; Portugal; São Tomé e Príncipe, e Timor Leste.

Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), disse que um dos maiores desafios para a integração entre os portos é o idioma. “Por isso, talvez seja o português

o grande fator de união dessa entidade, que permite que portos com características muito próximas que estão na Europa, na África e na América possam se unir na busca de soluções conjuntas”.

Nazareth Neto, vice-presidente da Aplop, declarou que o Congresso é uma oportunidade de sublinhar as boas relações que existem entre os países de língua portuguesa e discutir como os portos que fazem parte da Aplop estão se preparando para a descarbonização do setor marítimo e portuário. “Precisamos alcançar uma estratégia para internacionalizar os portos da CPLP (Comunidade dos Países de Língua Portuguesa) e, conseqüentemente, aumentarmos a competitividade deles”, alertou.

Fabrcio Julião, CEO do Grupo Brasil Export, disse que estava feliz em ver o congresso ocorrendo dentro da programação do fórum, já que estreitar a relação comercial entre os portos “é um dos grandes objetivos do Brasil Export”.

Julião também agradeceu a presença de Pedro Brito na plateia, que foi ministro-chefe da Secretaria Nacional dos Portos de maio de 2007 até o final do segundo mandato de Lula. No fim da cerimônia, Brito foi nomeado como conselheiro nacional do Brasil Export por José Roberto Campos, presidente do Conselho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

ENERGIA LIMPA - PRIMEIRA ZONA FRANCA DE ANGOLA VISA DESENVOLVIMENTO

Presidente da entidade gestora da Zona Franca da Barra do Dande comentou sobre o projeto no país africano

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



Joaquim Piedade, presidente da Sociedade de Desenvolvimento da Barra do Dande, gestora da primeira Zona Franca de Angola, apresentou o empreendimento no congresso da Aplop
Crédito: Divulgação/Brasil Export

O projeto da primeira Zona Franca em Angola e seus benefícios dentro da cadeia logística e comercial do país africano foram apresentados durante o primeiro painel do XIV Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop), dentro da programação do Brasil

Export, em Brasília. De acordo com o presidente da Sociedade de Desenvolvimento da Barra do Dande, gestora da ZF, a área terá áreas estratégicas de combustíveis, além de iniciativas voltadas para sustentabilidade e energia verde.

A apresentação do futuro empreendimento foi feita pelo presidente da Sociedade de Desenvolvimento da Barra do Dande, Joaquim Piedade. Localizada na província de Bengo, a nova Zona Franca da Barra do Dande tem entre seus principais objetivos promover o desenvolvimento industrial da região.

“Nós estamos localizados a 40 km da capital (Luanda). É uma zona com extremo potencial de desenvolvimento, que permite desenvolver um conjunto de atividades, além de deixar portas abertas ao comércio exterior”, disse.

Em sua apresentação no painel, Piedade destacou que todos os componentes que estão inseridos dentro da Zona Franca — entre eles o terminal oceânico da Barra do Dande e o Terminal Marítimo Portuário — serão desenvolvidos pelo setor privado.

“O Estado tem a missão de garantir os componentes condicionais, como infraestrutura básica, energia, telecomunicações e serviços necessários para que os operadores possam encontrar estrutura adequada”, comentou.

ESG

A Zona Franca ainda terá ativos importantes dentro da cadeia ESG. Segundo Piedade, a iniciativa do terminal oceânico é de trazer um parceiro da iniciativa privada visando o desenvolvimento do hidrogênio verde.

“Nesta região existem comunidades que serão realojadas e devemos pensar como vamos afetar a vida dessas pessoas. Todo o pensamento da Zona Franca leva em consideração o desenvolvimento sustentável e vamos pensar em soluções que agridam menos o Meio Ambiente”.

O painel teve a moderação de José Luis Cacho, presidente do Porto de Sines, e contou com a participação de Pedro Brito, diretor-executivo da CSN, Lourenço Pina, responsável pelos sistemas de informação e comunicação do Ministério de Transportes de Angola, e Eduardo Lima, administrador da Enapor.

O fórum Brasil Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

ENERGIA LIMPA - DIGITALIZAÇÃO E DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS SÃO DESTACADAS POR REPRESENTANTES DA APLOP

Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa foi inserido na programação do fórum Brasil Export

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



A CFO da Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo, Ana Santiago, disse que foi preciso criar um centro de formação para treinar trabalhadores do complexo moçambicano Crédito: Divulgação/Brasil Export

Representantes da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop) destacaram na segunda-feira, dia 16, durante o XIV Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa no Centro de Convenções do Royal Tulip, em Brasília, métodos e vantagens da digitalização e descarbonização dos portos.

O evento foi realizado dentro do fórum Brasil Export, que começou na segunda e vai até quarta-feira, 18. Os três expositores foram Ana Santiago, CFO da Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (Moçambique); José Canão, da JCanão Consultoria (Portugal); e Pascal Oliver, chairman da Data Collaboration Committee da Organização Marítima Internacional. Eles explanaram as modificações feitas nos portos que representam para tentar melhorar a tecnologia e a sustentabilidade.

Ana Santiago apresentou alguns pontos-chave para o desenvolvimento do porto. Entre os exemplos estão as principais cargas que o terminal manuseia: minério a granel, carvão, magnetite, melão e aço. Para melhorar a exportação e importação dos materiais, foi necessário criar um centro de formação para treinar os trabalhadores do porto.

“Decidimos que mandar as pessoas para fora do país é muito caro, foi melhor criar um centro de formação para não só treinar para os negócios, mas treinar para o país”.

Para melhorar a eficiência do Porto de Maputo, foi disponibilizado o serviço de bunkering (abastecimento), por exemplo. Segundo Ana Santiago, anteriormente os navios precisavam abastecer em outros portos.

Já José Canão destacou o que a segurança dos dados não pode faltar no processo de digitalização de um porto. Entre as recomendações está aderir às leis de cibersegurança para a proteção dos dados da empresa. “Isso é extremamente importante para a organização [...] a organização tem que ter domínio dos seus dados”, afirmou.

José Canão também ressaltou que a cibersegurança é necessária para garantir a navegação segura através de comunicadores como GPS e comunicações por satélite. Além disso, contribui para o cenário internacional.

Eleição

O Congresso da Aplop terminou na segunda-feira com a eleição do presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino, para presidir a entidade para um mandato de dois anos. Ele sugeriu dividir a gestão com o presidente da Associação de Terminais de Portos Privados (ATP), Murillo Barbosa. A mudança ainda será avaliada por membros da Associação.

Fonte: **BÉ NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/10/2023

ENERGIA LIMPA - TRANSIÇÃO ENERGÉTICA TEM FOCO NAS FUTURAS GERAÇÕES, DIZ GERENTE DO PORTO DO AÇU

Hidrogênio verde, biogás, energia eólica offshore e solar foram destacadas em apresentação

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



Segundo Luiz Gustavo Cruz, gerente-geral de Controle Portuário e Infraestrutura do Porto do Açu, o desenvolvimento de energias limpas tem como elemento central o hidrogênio verde. Crédito: Divulgação/Brasil Export

No terceiro e último painel do XIV Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop), que teve como tema principal a transição energética, o gerente-geral do Porto do Açu, no Rio de Janeiro, afirmou que o assunto de energia limpa é vista como uma oportunidade visando as futuras

gerações.

Luiz Gustavo Cruz, gerente-geral de Controle Portuário e Infraestrutura do Porto do Açu, fez uma apresentação a respeito do Terminal de Uso Privado.

Segundo o executivo, o trabalho de desenvolvimento de energias limpas tem um elemento central e importante, que é o hidrogênio verde.

“Temos que enxergar o hidrogênio não só como molécula de energia, mas sim, como um insumo, porque isso abre uma nova gama de possibilidades e preenche um vácuo que temos enquanto um país de atividade agrícola”, comentou.

Dentro das iniciativas sustentáveis e de energia limpa desenvolvidas pelo terminal, Luiz Gustavo destacou projetos de energia eólica offshore, dado o posicionamento estratégico do porto.

“O Porto do Açu fica em uma das três regiões mais interessantes do Brasil em termos de intensidade de ventos no Brasil”, comentou.

Além disso, foram apresentadas as iniciativas voltadas para o desenvolvimento da cadeia de hidrogênio verde, energia solar fotovoltaica e cadeia biogás.

O painel 3 da Aplop teve a moderação de Cesar Meirelles, integrante do Conselho ESG e conselheiro Nacional do Brasil Export, e teve a participação de Eduardo Feio, presidente do Porto de Aveiro, em Portugal.

Grupo de Trabalho

Ao final do congresso, o professor Moreira da Silva, coordenador do grupo de trabalho do direito portuário da Aplop, fez um balanço dos temas que foram debatidos durante todo o evento.

“Podemos acompanhar vários desafios aos portos de língua portuguesa nos próximos tempos, seja no tema de descarbonização, de temas da sustentabilidade, além dos investimentos para acompanhar todos esses desenvolvimentos. Esse é o grande desafio”, comentou.

Moreira afirmou que no site da Aplop será lançada uma resenha legislativa, que terá acesso imediato através de links.

“Uma novidade que estarei compartilhando. Vamos lançar em nosso site uma resenha legislativa para permitir a todos os interessados possam acessar e ver, por exemplo, qual a legislação de direito portuário em Moçambique, em Cabo Verde”, disse.

O fórum Brasil Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

NACIONAL - EXPO BRASIL EXPORT ABRE OPORTUNIDADES DE NEGÓCIO

Primeira edição da exposição é lançada dentro do fórum Brasil Export, com estandes de empresas e entidades

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



A primeira edição da Expo Brasil Export, em Brasília, conta com dez expositores e tem como objetivo estreitar o relacionamento entre os participantes do fórum Brasil Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

O fórum Brasil Export recebe durante os três dias desta edição, em Brasília, uma exposição com estandes de entidades, patrocinadores e conselheiros. Neste ano são 10 expositores. O espaço foi organizado pelo diretor comercial do Brasil Export, Márcio Delfim, que ressaltou a importância do local para o relacionamento entre os participantes do evento.

“Nada mais oportuno do que a gente ter esse espaço. As empresas e entidades entenderam ser um momento importante para que esse relacionamento seja intensificado. Participar com um estande, mostrando, evidenciando seus produtos, oportunidades de negócios e se traduzindo em um grande networking daqui do nosso evento durante esses três dias”, afirmou.

O espaço conta com estandes da Prefeitura de Santos (SP), do Brasil Export, da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), da Praticagem do Brasil, da Modal GR, da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), da OSX Brasil, da Infra Brasil e da Oásis Winds.

O diretor comercial ressaltou que o espaço foi pensado para “potencializar as marcas” que optaram em participar do espaço. “A área dos coffee breaks, a área de credenciamento, toda ela foi montada e criada justamente para dar esse fluxo e aproveitar esse momento das grandes lideranças estarem participando do movimento Brasil Export, das autoridades para que haja esse relacionamento e intensificar cada vez mais”, disse.

Segundo ele, a ideia da feira surgiu através do comportamento dos participantes do evento que aproveitam os intervalos da programação para se relacionarem. “A gente percebia que havia muito relacionamento nesses momentos e era até difícil retornar ao plenário em função dessa conversa natural que acaba surgindo dentro desse espaço. A gente entendeu que esse espaço podia ser mais ampliado e podia ser personalizado”, explicou.

Na visão do presidente da (Fenop), Sérgio Aquino, a feira é importante para ressaltar a necessidade de diálogo do setor. “Em um evento desse porte, que além do setor portuário, que é lógico que é o carro chefe do Brasil Export, você tem a infraestrutura aqui presente, não se justificaria com a entidade que representa a categoria econômica (Fenop), a econômica da operação portuária, que estivesse aqui ausente, porque aqui esse é o local de diálogo de todos os que atuam, direto ou indiretamente, no sistema e na atividade”, afirmou Aquino.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

NACIONAL - SÉRGIO AQUINO É ELEITO PRESIDENTE DA APLOP

Executivo, que está à frente da Fenop, foi escolhido na tarde de ontem, na assembleia-geral da associação portuária, ocorrida durante o Brasil Export 2023, em Brasília

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



Aquino irá presidir da Aplop por dois anos

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, vai comandar a Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop), entidade que reúne complexos marítimos do Brasil, de Portugal, do Timor-Leste e de países africanos. Ele foi eleito no final da tarde de ontem, durante a assembleia-geral da Aplop, em Brasília (DF). O evento integrou a programação do Brasil Export 2023 – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e

Transportes, que teve início nessa segunda-feira e prossegue até amanhã, na Capital Federal. O mandato é de dois anos.

Em entrevista ao BE News, o presidente da Fenop, Sérgio Aquino, destacou que essa é uma oportunidade de ampliar a integração entre os complexos marítimos associados e, também, compartilhar experiências em processos como a descarbonização das atividades portuárias, uma pauta estratégica em Portugal, mas explorada com menor intensidade no Brasil e nos países africanos.

Aquino disse que sua eleição não estava prevista, mas que aceitou o desafio por ser “um reconhecimento do trabalho da Fenop pelo setor portuário e sua comunidade”.

O executivo também propôs dividir seu mandato com o presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa. “Se o estatuto (da Aplop) permitir e a ATP aprovar, eu proponho que fique na presidência pelos próximos 12 meses e, nos 12 meses seguintes, o Murillo assumirá a função”, afirmou. A proposta será avaliada pelos atuais dirigentes da entidade internacional.

Criada em maio de 2013, a Aplop reúne portos brasileiros, portugueses, de Timor-Leste, Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique e São Tomé e Príncipe. Seu principal objetivo é reforçar os laços de cooperação e aumentar as trocas comerciais entre os países membros. A Aplop tem como associados entidades representantes de portos dos países de língua portuguesa e administradoras portuárias que atuam nessas nações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

NACIONAL - ANÚNCIO DA PIANC NO BRASIL E O FUTURO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM DESTAQUE

Programação segue hoje e amanhã e reúne, em Brasília, autoridades dos setores logísticos

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O ministro do Supremo Tribunal Federal André Mendonça dará uma palestra para marcar o encerramento do Infrajur, dentro da programação do Brasil Export, em Brasília

O anúncio da criação da seção nacional da Pianc (sigla em inglês para Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário) no Brasil e o futuro das operações portuárias são os destaques da programação entre terça (17) e quarta-feira (18) do Brasil Export – Fórum Nacional de

Logística, Infraestrutura e Transportes, maior evento de debates sobre essas áreas do País, realizado no centro de convenções do hotel Royal Tulip, em Brasília.

O Brasil Export 2023 é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Para hoje, um dos momentos mais esperados é o anúncio da implementação da Seção Nacional do Brasil da Pianc.

A oficialização aconteceu durante a participação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) na Assembleia Geral da Pianc, realizada na Noruega, em maio.

Na terça-feira também será realizado o InfraJUR (Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes), que reúne sócios de escritórios de advocacia, magistrados e diretores jurídicos de grandes empresas, de portos, aeroportos e concessionárias de ferrovias. O InfraJUR terá em seu encerramento uma palestra do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), André Mendonça.

Já para quarta-feira (18), às 11h30, um painel vai discutir o futuro das operações portuárias e do setor de navegação com representantes de terminais e com a presença da diretora da Antaq, Flávia Takafashi. Debater o futuro passa por pensar em projetos e aplicar recursos em adaptações na infraestrutura portuária para receber, por exemplo, navios eletrificados, além de inovar as operações buscando a neutralidade de emissão de carbono.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2023

(sujeita a alterações)

17 de outubro – Terça-feira



8h30 – Credenciamento

9h00 – Abertura do IV ENAPH (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias)

9h15 – Painel 1 do ENAPH: Infraestrutura portuária nas regiões Norte e Nordeste

10h30 – Anúncio da criação da seção nacional da PIANC (World Association for Waterborne Transport Infrastructure)

11h00 – Painel 2 do ENAPH: Infraestrutura portuária nas regiões Sul e Sudeste

12h15 – Encerramento e almoço

14h00 – Abertura do I InfraJur (Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes)

14h30 – Painel 1 do InfraJur: Adoção da arbitragem no setor de navegação e de infraestrutura

16h00 – Coffee-break

16h30 – Painel 2 do InfraJur: Impactos da reforma tributária no setor de infraestrutura

18h00 – Palestra de encerramento do InfraJur com o exmo. ministro do Supremo Tribunal Federal, André Mendonça

18h30 – Solenidade de abertura do Brasil Export 2023 com autoridades convidadas

20h00 – Jantar em comemoração dos 10 anos da DP World Santos

18 de outubro – Quarta-feira

8h30 – Credenciamento

9h00 – Palavras de boas vindas pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos

9h15 – Roda de debates com as associações apoiadoras do Brasil Export

10h15 – Painel 1 do Brasil Export: Investimentos em serviços e infraestrutura no sistema portuário brasileiro

11h15 – Coffee-break

11h30 – Painel 2 do Brasil Export: Futuro das operações portuárias e do setor de navegação

12h45 – Almoço

14h30 – Apresentação especial do Ministério dos Transportes

15h00 – Painel 3 do Brasil Export: Modal Rodoviário

16h00 – Coffee-break

16h30 – Painel 4 do Brasil Export: Modal Ferroviário

17h30 – Painel 5 do Brasil Export: Modal Aéreo

18h30 – Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

PORTO DO RIO DE JANEIRO - “O AÇU JÁ ESTÁ CONSOLIDADO COMO UMA SOLUÇÃO LOGÍSTICA PARA A IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES”

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

ENTREVISTA

JOÃO BRAZ - diretor de Terminais e Logística do Porto do Açu



ESTE ACORDO COM A TOYO SETAL NOS PERMITE DAR UM PASSO ADIANTE EM NOSSA ESTRATÉGIA DE ESTABELECE O AÇU COMO UM POLO DE PRODUÇÃO DE FERTILIZANTES NO BRASIL, CONTRIBUINDO PARA AMPLIAR A PRODUÇÃO NACIONAL E BALANCEAR A NOSSA DEPENDÊNCIA À IMPORTAÇÃO”

O Porto do Açu, no Rio de Janeiro, embarca em uma jornada de diversificação de negócios e sustentabilidade, com a intenção de se tornar um ponto de referência para soluções logísticas inovadoras. Uma dessas iniciativas inclui uma parceria estratégica com a empresa Toyo Setal para desenvolver uma planta de produção de fertilizantes nitrogenados no complexo. Essa e outras novidades foram compartilhadas por João Braz, diretor de Terminais e Logística do Porto do Açu. Confira mais detalhes na entrevista a seguir.

O Porto do Açu está diversificando seus negócios e explorando soluções mais sustentáveis. Um dos eixos explorados é atrair operações de fertilizantes, iniciativa desenvolvida em parceria com a Toyo Setal. Quando a produção de fertilizantes começará no Porto do Açu?

A parceria entre o Porto do Açu e a Toyo Setal para desenvolver uma planta de produção de fertilizantes nitrogenados no Porto do Açu (RJ) busca por investidores estratégicos para o projeto. A estimativa é que a futura planta tenha capacidade de produzir 1,38 milhão de toneladas de ureia e 781,5 mil toneladas de amônia por ano a partir do aproveitamento do gás natural, com a previsão de operação para até cinco anos a partir de decisão de investimento, que pode chegar a U\$ 3 bilhões somente na construção da planta. O Açu já está consolidado como uma solução logística para a importação de fertilizantes. Este acordo com a Toyo Setal nos permite dar um passo adiante em nossa estratégia de estabelecer o Açu como um polo de produção de fertilizantes no Brasil, contribuindo para ampliar a produção nacional e balancear a nossa dependência à importação.

Como esse nicho – o de fertilizantes – foi identificado? Qual será a participação dessa unidade no mercado de fertilizantes brasileiro?

Em 2022, mais de 90% dos fertilizantes nitrogenados consumidos no Brasil foram importados. E com a guerra entre Rússia e Ucrânia, a necessidade de reduzir essa dependência ficou ainda mais latente. O Açu reúne características que tornam a localização dessa planta atraente para players nacionais e internacionais que buscam atender à urgente demanda do mercado interno por fertilizantes e à crescente demanda regional. Com 40 km² de área disponível, água de uso industrial disponível e acesso ao gás competitivo, o Porto permite construir e ativar a primeira fase (cinza, com gás natural) de uma fábrica para produção de fertilizantes nitrogenados. A parceria com a Toyo Setal, com mais de 80 projetos de amônia e mais de 100 projetos de ureia em todo o mundo, comprova que o Açu é o local mais competitivo para fertilizantes no Brasil.

Como o processo de construção da fábrica está sendo desenvolvido? O que já foi feito? Quais os próximos passos? O que falta fazer?



Neste momento, Porto do Açú e Toyo Setal estão apresentando a planta ao mercado para investidores. Em paralelo, estão sendo estudadas viabilidades ambientais e licenciamentos necessários. No Açú, já é disponível o acesso ao gás competitivo, o que habilita a operação de uma fábrica de fertilizantes nitrogenados cinza para atender à crescente demanda regional, já que a parceria com a Toyo Setal foca primeiro na tecnologia que explora o gás como matéria-prima para a produção de fertilizantes. No futuro, energia renovável e produção de hidrogênio verde no Açú viabilizam a fase da produção de amônia e ureia azul e verde. Com o início da operação das plantas de hidrogênio verde no Açú – que já possui acordos assinados e em andamento com SPIC Brasil, Shell Brasil, EDF Renewables e Linde/White Martins –, será possível produzir fertilizantes tendo o hidrogênio verde como insumo.

Quais as vantagens de ter uma fábrica de fertilizantes em uma área portuária?

O Porto do Açú possui infraestrutura portuária para receber os maiores navios do mundo e por ser o único totalmente privado do país, consegue realizar operações totalmente customizadas para os clientes, com otimização de tempo e investimento. Por meio do Terminal Multicargas (T-MULT), o Açú se consolida como a alternativa logística mais eficiente para aumentar a competitividade das indústrias e do agronegócio do Sudeste e do Centro Oeste e está investindo na expansão da capacidade do terminal para alavancar ainda mais as operações de sua área de atuação. Este ano, mais dois armazéns foram inaugurados, aumentando em quatro vezes a capacidade estática de armazenamento – 110 mil toneladas – e duplicando a área alfandegada do terminal para 360 mil m². Desde 2021, quando colocou o Rio de Janeiro no mapa do agro nacional, o porto passou a ser uma solução logística principalmente para empresas do agronegócio localizadas nos estados do Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás, região que responde por quase metade da demanda nacional de fertilizantes. Hoje, é o gateway mais competitivo para 50% da demanda mineira e capaz de capturar uma região que consome 1,6 tonelada de uréia e deve aumentar a demanda para 2,5 toneladas até 2030.

Qual será o destino desse fertilizante?

A produção de fertilizante reduzirá a importação e dependência brasileira. O agronegócio brasileiro ainda é muito vulnerável. Em 2022, a dependência brasileira de fertilizantes importados foi mais de 90% para os nitrogenados. Os recentes desafios geopolíticos evidenciaram prioridade e urgência na mudança do altíssimo nível de dependência de importação de fertilizantes, fazendo com que iniciativas que visem reduzir a dependência tenham grande importância estratégica e de soberania para o País. O projeto permitirá atingir competitivamente um raio de influência em importantes regiões agropecuárias do país como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Distrito Federal, Bahia e Rio de Janeiro. A taxa geométrica de consumo anual (TGCA) de nitrogênio em fertilizantes do raio de influência do Porto do Açú, sem considerar o Rio de Janeiro, cresce 3,2% ao ano a mais que a do Brasil.

Qual a vantagem de utilizar o gás natural como matéria-prima?

A parceria focará inicialmente na tecnologia que utiliza o gás natural como matéria-prima para a produção de fertilizantes, permitindo a operação imediata da planta. A chegada de gás é uma virada de chave no Açú, porque proporciona proximidade ao ponto de conexão do gás e menos custos de transporte; preço de gás mais competitivo; e torna este o único porto no país com capacidade de crescimento industrial. Em uma primeira fase, a amônia azul será produzida no Açú com gás natural produzido nos campos de petróleo offshore do Brasil, como o do promissor projeto BM-C-33, da Equinor. Como parte desse plano, está em andamento uma licitação para selecionar a empresa para construir um gasoduto onshore do terminal de recebimento de Cabiúnas, em Macaé (RJ). A previsão é de que o gás nacional comece a chegar até o final de 2026, com início das operações em 2027. Trata-se de um desenvolvimento concomitante – gasoduto, molécula, demandantes – para criar no Açú o tão esperado Cluster de gás de alta eficiência e competitividade.

A unidade de fabricação também prevê produzir amônia verde a partir do hidrogênio. Com isso, o projeto de fertilizantes também entra no segmento de transição energética. Qual o



potencial desse projeto de hidrogênio verde? A que mercado ele será destinado? Doméstico ou internacional?

Numa segunda etapa, a parceria com a Toyo Setal prevê também a produção de amônia verde, obtida a partir do hidrogênio via eletrólise da água. Neste ano, o Açú deu início ao licenciamento ambiental de um cluster de hidrogênio de baixo carbono no Açú com 4GW de capacidade instalada. Enquanto a amônia verde produzida no Açú poderá ser exportada, o hidrogênio produzido no Porto do Açú pode ser usado in loco para fabricação de fertilizantes para consumo interno. Isso contribuiria não só para melhorar a balança comercial brasileira, mas também para reduzir a pegada de carbono na cadeia produtiva do agronegócio – que tem se tornado uma exigência crescente de alguns mercados internacionais. E já foram feitos estudos de demanda. A hinterlândia do Porto do Açú, principalmente a área próxima de Minas Gerais, produz café, um produto premium que se beneficiaria mercadologicamente da substituição de um fertilizante com grande pegada de carbono para um fertilizante verde. Uma planta de amônia verde no porto capturaria parte dessa demanda já identificada.

“O PORTO DO AÇU POSSUI INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA PARA RECEBER OS MAIORES NAVIOS DO MUNDO E POR SER O ÚNICO TOTALMENTE PRIVADO DO PAÍS, CONSEGUE REALIZAR OPERAÇÕES TOTALMENTE CUSTOMIZADAS PARA OS CLIENTES”

E os atuais projetos de hidrogênio verde do porto, como estão o desenvolvimento deles?

O foco do Porto do Açú é a garantia de consumo industrial interno do hidrogênio de baixo carbono. Nos últimos anos, firmamos parcerias com grandes players mundiais para o desenvolvimento de novos negócios, corroborando a assertividade de nossa estratégia e o potencial do Açú como o porto da transição energética. Para isso, o porto firmou algumas parcerias para desenvolver em plantas-piloto de hidrogênio verde nas instalações do porto, com expectativa de produção em 2026. São projetos com capacidade inicial de 10 MW de eletrólise, podendo chegar a 100 MW em uma fase posterior. Parte do H2V será armazenada e enviada a potenciais consumidores no Sudeste do Brasil. E outra parte será destinada à planta de geração de amônia renovável. A planta-piloto, com caráter de projeto de pesquisa, também auxiliará na realização de testes de descarbonização para impulsionar essa indústria no país. Outras alternativas de geração de hidrogênio verde para mobilidade ou de projetos de larga escala, integrados com projetos de redução direta de minério de ferro também estão sendo estudados no Porto do Açú. Entre os memorandos de entendimento assinados com foco no desenvolvimento de projetos de hidrogênio, podemos citar as parcerias com Shell, Linde, Equinor, SPIC e Comerc Energia. O Açú é também o único porto com área de 1,2 milhão m² para licenciamento em andamento para a instalação de um hub de hidrogênio verde e derivados de baixo carbono, a ser alimentado pelas plantas de energia solar e pela chegada dos cabos de energia provenientes dos parques eólicos offshore no porto.

COM O INÍCIO DA OPERAÇÃO DAS PLANTAS DE HIDROGÊNIO VERDE NO AÇU, SERÁ POSSÍVEL PRODUZIR FERTILIZANTES TENDO O HIDROGÊNIO VERDE COMO INSUMO”

Que posição o Porto do Açú pretende ocupar no mercado de energia verde do Brasil? Qual o papel que deseja desempenhar?

A ambição do Porto do Açú é que até o final desta década os projetos de baixo carbono estejam implementados, sendo um dos poucos portos no mundo com industrialização fóssil e renovável atuando concomitantemente e atuando como uma plataforma de descarbonização para players globais. Para isso, o Porto-Indústria do Açú trabalha para atrair players interessados em instalar plantas de hidrogênio verde, planta solar fotovoltaica, bases logísticas para o segmento de eólica offshore e biomassa, biogás, bem como siderúrgicas que possam aproveitar essa energia limpa e reduzir a emissão de carbono. Participar de cadeia completa da descarbonização, da produção do hidrogênio verde até seu uso dentro do porto nas plantas que serão instaladas; é uma possibilidade que, hoje, nenhum porto do mundo oferece.

Os portos do Nordeste têm uma vantagem natural, que são o regime de ventos e a insolação, que garantem boa oferta de energia. Quais as vantagens do Porto do Açú para esse mercado?

Posicionado em um dos melhores pontos de vento da costa brasileira, o Açú tem potencial para ser um hub eficiente para projetos de eólica offshore, com incidência de ventos de mais de 8 m/s em águas rasas de até 50 m. Ao todo, há mais de 33 GW de projetos eólicos offshore sendo licenciados. Com de 44 km² de área disponível, pode abrigar manufatura e serialização de pás, torres, fundações e nacelles. Mas a principal vantagem competitiva do Porto do Açú em relação ao nordeste é estar localizado no sudeste, com possibilidade de ofertar o excedente de energia eólica produzida ao sistema nacional.

E quais os planos do porto para a siderurgia de baixo carbono? O que foi feito até agora? Quais as expectativas para os próximos anos?

Este desafio é uma grande oportunidade para o Porto do Açú se transformar em uma plataforma de descarbonização para auxiliar empresas com metas globais. Responsável por 8% das emissões mundiais, o setor siderúrgico se comprometeu a zerar suas emissões até 2050. Anunciamos recentemente memorando de entendimento (MoU) com a Vale para estudar o desenvolvimento de um Mega Hub no porto, localizado na região norte do Estado do Rio de Janeiro, para fabricação de HBI (“hot briquetted iron” ou ferro-esponja). O complexo industrial deverá receber em um primeiro momento pelotas da Vale e poderá incluir uma planta de briquete de minério de ferro, para alimentar a planta de HBI, matéria-prima essencial para o processo de descarbonização da cadeia siderúrgica brasileira e internacional. A iniciativa é pioneira ao contemplar um estudo técnico coordenado pelo Porto do Açú e acadêmicos do setor, que propõem a utilização de HBI como carga parcial nos alto-fornos, o que reduz a emissão de gases de efeito estufa e aumenta a produtividade do processo siderúrgico sem a necessidade de substituição dos ativos produtivos existentes, como os próprios alto-fornos e as aciarias. Hoje, o HBI é mais comumente empregado nos fornos elétricos a arco, mas a maior parte das siderúrgicas brasileiras utiliza alto-fornos. O uso do HBI nesse tipo de forno permitirá ao parque siderúrgico brasileiro uma transição mais suave no processo de descarbonização. O projeto prevê a produção de HBI com uso de gás natural, que estará disponível no Porto do Açú, e a possibilidade de convertê-la no futuro para hidrogênio verde, produzindo HBI com emissão de carbono próxima a zero. Tendo o Porto do Açú como porta de entrada de projetos de industrialização carbono zero, todas as condições e análises apontam para que o país se transforme em um grande produtor de HBI, suprimindo siderúrgicas em todo o mundo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

OPINIÃO - DIREITO - PELO CRESCIMENTO DA RELAÇÃO COMERCIAL BRASIL-PORTUGAL



BENJAMIN GALLOTTI

Sócio fundador do Escritório Gallotti e Advogados Associados, conselheiro regional e nacional do Brasil Export e presidente do conselho do Portugal Export
opinio@portalbenews.com.br

O comércio internacional depende de cooperação entre os parceiros comerciais, sendo fundamental para o crescimento econômico de um país. A relação entre Brasil e Portugal é enraizada na história, que deixou um legado cultural e linguístico permanente, contribuindo para um ambiente comercial mais acolhedor.

De todo modo, apesar de partilharmos a mesma língua e termos muitos costumes e tradições comuns desde os tempos coloniais, Brasil e Portugal não possuem relações comerciais expressivas em um cenário global, havendo grande potencial a ser explorado. Nesse sendo, as relações comerciais entre Brasil e Portugal, apesar de acanhadas, desempenham importante papel, fortalecendo os laços históricos e contribuindo para o desenvolvimento da atividade econômica em ambos os lados do oceano Atlântico.



De fato, a parca atividade comercial entre os países, deve ser vista como uma grande oportunidade para a formalização de negócios, com a abertura de novos mercados no âmbito do comércio exterior. Para tanto, é necessário identificar as falhas nas relações comerciais entre os dois países, bem como planejar as prováveis soluções. Em visita oficial ocorrida em 22/04/23, em Lisboa, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva ressaltou em seu discurso que:

“Temos um potencial extraordinário para dobrar o fluxo de comércio exterior entre nossos países. Podemos ser mais ousados. Permitir que nossos empresários e ministros conversem mais. Discutam mais em busca de perspectivas de futuro no financiamento de nossas indústrias e produtos. O papel de um governante é abrir as portas, mas quem sabe fazer negócio e tem competência para isso são os empresários”.

Uma coisa é certa, o sucesso da relação comercial depende de esforço bilateral, de comprometimento dos governos e investimento dos empresários. A pouca expressão do comércio entre os países permite ampliar a atividade, alavancando a geração de empregos e o crescimento econômico, trazendo a melhora da qualidade de vida nos dois países.

Atualmente, o comércio bilateral entre os países movimenta US\$ 5,26 bilhões, com US\$ 4,27 bilhões em exportações brasileiras, comandada pelo setor de petróleo (59% do total). Os produtos agrícolas representam cerca de 20% do total explorado. Portugal apresenta-se hoje como economia crescente dentro do bloco econômico da União Europeia, tendo alcançado a diminuição das taxas de desemprego e da dívida externa, além do aumento dos níveis de educação da população.

Todavia, as relações atuais entre as duas nações não trazem números expressivos. O crescimento do comércio entre Brasil e Portugal depende de diversos fatores que podem estimular o desenvolvimento das relações comerciais entre os dois países. Alguns dos principais motivos que podem explicar essa situação, incluem:

Barreiras tarifárias e não tarifárias: barreiras tarifárias, como tarifas de importação, e barreiras não tarifárias, como regulamentações técnicas e sanitárias, podem dificultar o acesso ao mercado de cada país. Negociar acordos comerciais que reduzam ou eliminem essas barreiras é fundamental para estimular o crescimento do comércio.

Estrutura econômica: A estrutura econômica de cada país e a competitividade de suas indústrias desempenham um papel importante no comércio bilateral. Se os produtos de um país não são competitivos em termos de qualidade, preço ou inovação, isso pode limitar o crescimento do comércio. **Instabilidade econômica e política:** A instabilidade econômica e política em qualquer um dos países pode criar incertezas que afetam negativamente o comércio.

Investidores e empresas muitas vezes são cautelosos quando há instabilidade, o que pode prejudicar o crescimento do comércio. A segurança institucional e jurídica ajudaria a superar essa barreira. Outra alternativa seria estabelecer a arbitragem para a solução de conflitos, reduzindo o tempo para uma decisão definitiva e permitindo a atuação de profissionais especializados.

Flutuações cambiais: As flutuações nas taxas de câmbio podem afetar significativamente o comércio internacional. Se a moeda de um país se valoriza em relação à moeda do outro, isso pode tornar os produtos desse país mais caros no mercado de destino. Políticas públicas que demonstrem o compromisso do país para alcançar a estabilidade econômica são importantes.

Desafios logísticos: Infraestrutura de transporte deficiente, atrasos alfandegários e complexidades no processo de exportação e importação, podem desencorajar o crescimento do comércio. A redução da burocracia e, por consequência, do tempo de desembarço aduaneiro são sempre desejáveis.

Nunca é demais repetir que Portugal deve ser visto como a porta de entrada para a Europa, que possui rodovias e ferrovias que permitem que os produtos brasileiros sejam distribuídos por todo o continente.

Para impulsionar o crescimento do comércio entre Brasil e Portugal, é essencial que ambos os países trabalhem juntos para superar esses desafios. Isso pode incluir a negociação de acordos comerciais favoráveis, a melhoria da infraestrutura de transporte e logística, o incentivo à inovação tecnológica, preferencialmente mediante parcerias empresariais. O desenvolvimento do comércio bilateral pode trazer benefícios econômicos para ambos os países, fortalecendo seus laços históricos e culturais.

O SUCESSO DA RELAÇÃO COMERCIAL DEPENDE DE ESFORÇO BILATERAL, DE COMPROMETIMENTO DOS GOVERNOS E INVESTIMENTO DOS EMPRESÁRIOS. A POUCA EXPRESSÃO DO COMÉRCIO ENTRE OS PAÍSES PERMITE AMPLIAR A ATIVIDADE, ALAVANCANDO A GERAÇÃO DE EMPREGOS E O CRESCIMENTO ECONÔMICO, TRAZENDO A MELHORA DA QUALIDADE DE VIDA NOS DOIS PAÍSES.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

OPINIÃO - ECONOMIA - HUB DE TRANSPORTE, LOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR



MARCELO DE SOUZA SOBREIRA

Conselheiro, consultor e professor
em Mercados Financeiro e de Capitais
opinio@portalbenews.com.br

Além de bons vinhos e dos diversos tipos de pratos de bacalhau – conhecidos e admirados pelos brasileiros – Portugal também deve ser reconhecida pela qualidade nos setores de transporte, logística, tecnologia e comércio exterior. Voltado para o Oceano Atlântico, o país tem a vocação para exportação de produtos nos diferentes modais (portos, rodovias e ferrovias) e, quando se fala em logística e tecnologia, observa-se que se tornou um hub de inovação e empreendedorismo.

Neste artigo, compartilho minha experiência vivenciada, ao longo do ano, em agendas com empresários portugueses, brasileiros residentes em Portugal e no Brasil, representantes de associações de classe e executivos do setor portuário local. Foram diversas reuniões, webinars, visitas técnicas e eventos ligados ao setor de infraestrutura, transporte e tecnologia. Todos com o mesmo objetivo: gerar conexões, parcerias e alavancar negócios entre Brasil e Portugal.

Indubitavelmente, um dos locais que mais participei de reuniões e fóruns de discussões foram nos portos portugueses, notadamente os portos de Aveiro, Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines. Todos os portos contribuem para o crescimento da economia lusitana, destacando por exemplo, a posição de Sines como “Top 15 dos maiores portos de containers da União Européia” e o reconhecimento do porto de Lisboa como “o melhor porto de cruzeiros da Europa”, pelo 9º ano.

Além disso, o porto de Aveiro foi palco de debates do seu novo terminal intermodal e do terminal ferroviário da plataforma logística de Salamanca, na Espanha. Em Leixões, o porto se destaca pela eficiência de sua infraestrutura portuária, sua posição geoestratégica e pela competitiva na cadeia de abastecimento da Península Ibérica. Ademais, Leixões detém um excelente centro de treinamento e simulador de Ponte de Navio, que permite o estudo de manobra e navegação, com diferentes condições meteorológicas e estados do mar. Já em Setúbal, ocorreu a visita ao porto e o fórum “A Intermodalidade no Porto de Setúbal” que contou com empresários e players do setor para discutir as melhorias, o futuro da cadeia logística e o crescimento do porto.

A recente visita técnica realizada no Porto de Lisboa foi no mesmo dia em que o porto passou a ter um novo serviço semanal com o Brasil, ligando a Europa e o Mediterrâneo à América do Sul. Este novo serviço é operado conjuntamente pela COSCO, OOCL e ONE, através de oito navios com capacidade para 3000/4000 TEU. Em Portugal, a rota do serviço LUX passa pelo porto de Lisboa e, na América do Sul, o itinerário escala os portos brasileiros de Santos, Paranaguá, Itapoá e Rio de Janeiro.

A agenda comum de todos os portos é o cumprimento das metas de descarbonização, a modernização tecnológica dos serviços portuários e da segurança, e o aumento da digitalização de seus processos. Na minha opinião, toda essa dinâmica contribui com o aumento do comércio exterior do país e, com isso, favorece as empresas locais.

Diversos eventos foram organizados pelo WTC Lisboa e pela Associação das Empresas Familiares, e observei que, o fato de responderem por 65% do PIB nacional, 50% da geração de empregos e mais de 70% das empresas em Portugal serem familiares, evidencia sua importância no país. Muitas empresas portuguesas podem utilizar o mercado de capitais e estão preparadas para aumentar suas relações comerciais com o Brasil e a África, nas atividades de transporte, logística e tecnologia.

A existência de vários parques tecnológicos, congressos e feiras de negócios em Lisboa, Matosinhos, Aveiro e Coimbra, por exemplo, também materializam o interesse sobre o tema. Na Ásia, participei de várias edições do Singapore Fintech Festival e das conferências do Milken Institute que tratavam da importância da digitalização e sustentabilidade nos negócios. Aqui em Portugal, além de diversos eventos organizados pela Fintech House, estou entusiasmado em participar mais uma vez do Web Summit, maior evento de empreendedorismo e inovação que acontecerá no próximo mês, em Lisboa.

A capital portuguesa é também a sede do Hub Criativo Beato, um centro de inovação para empresas criativas e tecnológicas. Outros centros tecnológicos visitados pelos conselheiros do fórum Brasil Export foram: o CEiiA (Centro de Engenharia e Desenvolvimento) que fica em Matosinhos, e o Sines Tecnoplo que oferece consultoria, apoio e formação em inovação, empreendedorismo e desenvolvimento sustentável. Trata-se de centros tecnológicos que desenvolvem e operam novos produtos e serviços para indústria tecnologicamente avançadas (tais como mobilidade urbana, automotiva e aeronáutica) e reúnem startups portuguesas e estrangeiras.

Portanto, aqueles que conhecem Portugal apenas como sinônimo de “vinho e bacalhau” está mais do que na hora de “aprimorar a leitura”, conhecer os hubs de inovação ou considerar o processo de internacionalização como uma opção para geração de negócios na Comunidade Européia. Para aqueles que já colhem os frutos existentes nas áreas de transporte, logística, tecnologia e comércio exterior: o céu é de brigadeiro e o mar, de oportunidades!

AQUELES QUE CONHECEM PORTUGAL APENAS COMO SINÔNIMO DE “VINHO E BACALHAU” ESTÁ MAIS DO QUE NA HORA DE “APRIMORAR A LEITURA”, CONHECER OS HUBS DE INOVAÇÃO OU CONSIDERAR O PROCESSO DE INTERNACIONALIZAÇÃO COMO UMA OPÇÃO PARA GERAÇÃO DE NEGÓCIOS NA COMUNIDADE EUROPÉIA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/10/2023

OPINIÃO – ARTIGOS – TECNOLOGIA - A FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO IMPULSIONA A MODERNIZAÇÃO DOS PROCESSOS LOGÍSTICOS/PORTUÁRIOS



ANGELINO CAPUTO

Diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e presidente do Conselho Brasil Tech Export
opinioao@portalbenews.com.br

Lá se vão 10 anos desde que os representantes dos 162 países que compõem a OMC – Organização Mundial do Comércio aprovaram, na IX Conferência Ministerial daquela entidade que ocorria em Bali, na Indonésia, um conjunto de 53 recomendações a serem seguidas por todos os países membros para desburocratizar as fronteiras e agilizar o fluxo do comércio mundial.

A partir dali, cada representante ficou de sensibilizar seu respectivo país a ratificar o AFC – Acordo de Facilitação do Comércio, tendo ficado combinado que quando 108 países (2/3 dos países membros) ratificassem o acordo ele entraria em vigor no mundo. O Brasil ratificou em 2016, durante



a visita do Embaixador Reinaldo Azevedo, Diretor-Geral da OMC, a Brasília, mas a marca de 2/3 só foi atingida em 22/02/2017, quando o AFC efetivamente entrou em vigor.

De lá para cá muita coisa já aconteceu e talvez ainda existam pessoas que não saibam que elas fazem parte das obrigações assumidas pelo Brasil nesse grande pacto global, que contribuirá para que o comércio mundial, mais dinâmico e desburocratizado, absorva grande parte da mão de obra que precisará ser reciclada em função da chamada 4ª Revolução Industrial.

Temos, por exemplo, a DUE – Declaração Única de Exportação, a DUIMP – Declaração Única de Importação, o Módulo Recintos, que transmite informações de controle aduaneiro direto dos recintos alfandegados para os computadores do SERPRO em Brasília, o CCT – Controle de Cargas e Trânsito aéreo, o programa OEA – Operador Econômico Autorizado, que concede menos burocracia aduaneira para as empresas que concordarem em certificar previamente alguns processos de segurança e compliance etc.

Por aqui, o centro da estratégia brasileira para a implantação do AFC é o desenvolvimento e a implantação do PUCOMEX – Portal Único do Comércio Exterior. É em torno dessa ferramenta automatizada de produtividade que a Receita Federal do Brasil, o MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e os 19 órgãos anuentes do comércio exterior modernizam seus processos e garantem que o Brasil cumprirá todos os compromissos assumidos junto à OMC.

Vale ressaltar que a construção desse novo cenário desburocratizado e até mesmo o refinamento dos requisitos técnicos para o desenvolvimento do PUCOMEX é realizado envolvendo-se toda a sociedade, que é convidada tanto para mapear os processos atuais como para propor melhorias nesses processos, de forma que a automatização já seja feita em cima de processos otimizados.

Nesse ponto merece destaque a atuação da Aliança Procomex, uma entidade da sociedade civil parceira da Receita Federal, que centraliza as reuniões com os entes privados e consolida as sugestões para que o Portal Único capture nos processos as reais necessidades do chamado “chão de fábrica”.

A ABTRA, uma das entidades mantenedoras da Aliança Procomex, é ativa nas reuniões que promovem o mapeamento e revisão de processos aduaneiros que ocorrem nos recintos associados, contribuindo bastante para a evolução do PUCOMEX.

Outro aspecto que às vezes passa despercebido é a evolução normativa acelerada que ocorre em paralelo à evolução do PUCOMEX. Isso deve ser uma constante pelo menos até o final de 2026, quando os últimos módulos desse portal serão entregues, de acordo com o cronograma atual do projeto, finalizando com a entrega do CCT marítimo.

O maior exemplo dessa modernização dos normativos aduaneiros, como consequência da implantação do AFC, foi a edição da Portaria RFB nº 143/2022, que não se preocupou apenas em modernizar as especificações de equipamentos utilizados nos processos aduaneiros que ocorrem nas nossas fronteiras. Esse novo “normativo do alfandegamento”, em conjunto com diversas outras portarias editadas pela RFB/COANA – Coordenação Nacional das Aduanas também permitiu, graças à evolução tecnológica que garante o maior controle das cargas, a convivência de cargas a nacionalizar com cargas nacionalizadas e cargas nacionais em um mesmo armazém alfandegado.

Isso permite aos recintos alfandegados promoverem uma verdadeira revolução nos seus modelos de negócio, deixando de ser exclusivamente locais para a movimentação e armazenamento de cargas de importação. Isso sem falar da possibilidade dessas instalações se transformarem também em pequenas unidades industriais, conciliando o regime especial de entreposto aduaneiro, que é a suspensão por até um ano na obrigação de recolhimento do imposto de importação para as cargas que permanecerem no recinto alfandegado, com a possibilidade de se usar esses insumos em processos industriais.

E a ABTRA acaba de dar mais uma contribuição tecnológica importantíssima nesse cenário. A verificação e a inspeção física remota de mercadorias pelos fiscais da Receita Federal ganharam uma importância enorme, em especial durante a pandemia de Covid-19. Some-se a isso a redução cada vez maior no número de fiscais nas alfândegas. Num primeiro momento, o processo desenvolvido pela ABTRA em conjunto com a Alfândega de Santos desde 2017 serviu de inspiração para a edição da Portaria COANA nº 75/2022.

Agora a solução tecnológica da ABTRA evoluiu e pode ser utilizada, via Web, em todo o território nacional, exclusivamente pelas empresas associadas, mediante um simples rateio dos custos. Essa solução pode ser conhecida durante a realização do Fórum Brasil Export, em Brasília, no stand da associação na Expo Brasil Export.

MUITA COISA JÁ ACONTECEU E TALVEZ AINDA EXISTAM PESSOAS QUE NÃO SAIBAM QUE ELAS FAZEM PARTE DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS PELO BRASIL NESSE GRANDE PACTO GLOBAL, QUE CONTRIBUIRÁ PARA QUE O COMÉRCIO MUNDIAL, MAIS DINÂMICO E DESBUROCRATIZADO, ABSORVA GRANDE PARTE DA MÃO DE OBRA QUE PRECISARÁ SER RECICLADA EM FUNÇÃO DA CHAMADA 4ª REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/10/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - SISTEMA LABORAL PORTUÁRIO ULTRAPASSADO – PREJUÍZO PARA TODOS



SÉRGIO AQUINO

Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)
e presidente do Conselho do Norte Export

opinioao@portalbenews.com.br



Acompanhando um movimento mundial, o Brasil também implementou uma nova legislação para o sistema portuário em 1993, por meio da Lei 8.630/93. A denominada lei de modernização portuária, implementou um novo marco regulatório inovador, que podemos resumir em três principais pilares: a) a efetiva participação empresarial nos investimentos de instalações portuárias e na realização das operações portuárias (arrendamentos e terminais privativos); b) o fortalecimento da descentralização na gestão e administração portuária com participação da comunidade local por meio do CAP- Conselho de Autoridade Portuária; e c) um novo modelo de trabalho portuário sem comando dos sindicatos, garantindo o trabalho avulso ou com vínculo empregatício.

Decorridos vinte anos da “lei de modernização portuária”, necessitando melhorias em seu texto, a Presidente Dilma Rousseff editou a Medida Provisória 595, transformada na atual Lei 12.815 de 2013, que revisitou os três principais pilares já mencionados. Deveria ter sido uma boa oportunidade para aperfeiçoar o modelo portuário de forma integral, porém infelizmente isso não ocorreu, em especial em relação aos temas que envolvem as questões do trabalho portuário.

Em relação à participação da iniciativa privada, nos investimentos das instalações portuárias e na realização das operações portuárias, realmente a nova legislação cumpriu os seus objetivos, em especial sobre os denominados TUPs – Terminais de Uso Privado. Sobre o modelo de gestão e administração portuária, a centralização decisória no Governo Federal e enfraquecimento dos CAPs – Conselhos de Autoridade Portuária, são questões contestadas e com necessidade de revisões, porém, tem sido superados parcialmente com as atuações técnicas dos gestores em anos recentes.



Se nos dois primeiros pilares, as alterações legais foram positivas ou contaram com deficiências ainda superáveis, em relação ao terceiro pilar, relacionado ao trabalho portuário, a nova e atual legislação portuária, desafortunadamente foi e infelizmente continua sendo um retrocesso absurdo.

Em relação ao sistema laboral portuário, a MP-595 e o texto convertido na Lei 12.815/13, perderam a oportunidade de avançar, corrigindo algumas deficiências da Lei 8.630/13, e conseguiram a proeza de tornar o Brasil como detentor do pior e mais atrasado modelo legal.

A principal questão se relaciona à contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício. Enquanto a OIT – Organização Internacional do Trabalho, regula tal tema com a utilização do critério de “prioridade”, conforme constante em sua Convenção 137, assinada pelo Brasil, a atual Lei 12.815/13 determina o critério de exclusividade. A anterior Lei 8.630/93 também utilizou o critério da exclusividade, porém não envolvendo a atividade de capatazias, sabidamente como a que mais necessita de empregados permanentes. Tal questão já havia sido equacionada por um Dissídio de Natureza Jurídica, postulado pela FENOP, que recebeu claro Acórdão decisório do TST – Tribunal Superior do Trabalho, conforme o seguinte texto: “A partir de 12 de agosto de 1995, data da incorporação da Convenção nº 137 da OIT ao ordenamento jurídico, a contratação de trabalhador, por prazo indeterminado, para o serviço de capatazia, deve ocorrer, prioritariamente, dentro do sistema, especificando o operador portuário a qualificação do trabalhador desejado, facultando-se às empresas operadoras portuárias a contratar, por prazo indeterminado, fora do sistema, na hipótese de remanescer vagas”. (destacamos).

Tal tema além de representar um retrocesso absurdo, ainda envolve questões não esclarecidas. Estranhamente no Parecer 014-2013-CN, o senador Eduardo Braga, relator da MP-595/12, defendeu o critério da prioridade, porém no texto encaminhado para a votação, constava o critério de exclusividade, conforme em sequência.

Relatório do senador Eduardo Braga: “Preservou-se a prioridade de trabalho conferida ao portuário avulso pelo art. 3, item 2, da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), protegendo-se, assim, o trabalhador dos efeitos negativos que possam advir da modernização dos portos”. (destacamos) Cabe sempre destacar que essa exclusividade é de cada trabalhador com inscrição no OGMO e não se trata de exclusividade de tal órgão gestor. A exclusividade dos trabalhadores com inscrições em OGMO, tem prejudicado seriamente o setor portuário no seu desenvolvimento, o país que necessita geração de empregos e inclusive os próprios trabalhadores portuários que se imaginando protegidos por esse privilégio, não contam com desafios e incentivos para se aperfeiçoar profissionalmente.

Grande quantidade de vagas permanecem sem preenchimento em terminais portuários, por falta de interesse dos trabalhadores portuários, com inscrição em OGMOs e detentores dessa reserva de mercado, prejudicando os investimentos e elevando os custos portuários, com a “obrigatoriedade forçada pelos sindicatos laborais portuários”, de utilização de trabalho na forma de avulsos, onde as empresas também são reféns da obrigatoriedade de negociar com tais entidades as formações das equipes de trabalho. Enquanto no trabalho com portuários vinculados, as empresas contam com a natural liberdade para definir as equipes de forma de distribuição dos trabalhadores; no trabalho avulso a legislação delega esse direito aos sindicatos, que o exercem nas obrigatórias negociações coletivas.

A somatória desses dois absurdos regramentos (exclusividade na contratação e definição de equipes dependentes de negociações com os sindicatos) aprisionam os setores empresariais portuários, tornando as operações portuárias mais custosas, dificultando as evoluções tecnológicas e principalmente sonogando grande quantidade de empregos que os brasileiros tanto necessitam.

Além desses dois fatores (exclusividade e definição de equipes), o setor ainda padece com a irresponsabilidade dos Governos Federais, que de longa data, recebem anualmente vultosos valores exclusivamente pagos pelo setor empresarial portuário, para os treinamentos de seus trabalhadores, e vêm tais valores serem incorretamente contingenciados, para a geração de superávit fiscal.

Segundo os levantamentos da FENOP – Federação Nacional das Operações Portuárias, somente retorna para os treinamentos uma média anual de 5% dos valores que o setor empresarial recolhe para o Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, gerido pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil e responsável por custear também os treinamentos portuários. A própria Marinha do Brasil não consegue a liberação de tais recursos.

Mais vergonhosa ainda a irresponsabilidade do Poder Público em relação aos recursos para os treinamentos portuários, pagos pelo setor empresarial, que ocorreu em 2021 quando do saldo disponível no mencionado Fundo, de cerca de R\$ 1,670 bilhão, foram retirados R\$ 1,6 bilhão para o pagamento de dívidas públicas. Se restaram em 2021 apenas cerca de R\$ 60 milhões, os recolhimentos de valores pelo setor empresarial são tão ativos, que atualmente tal Fundo já conta novamente com um saldo de cerca de R\$ 550 milhões, porém mantendo a triste tradição de contingenciamento e falta de disponibilidade para os treinamentos de todos os que atuam no setor portuário.

Assim a exclusividade nas contratações com vínculo empregatício, a obrigação de negociação com os sindicatos para a definição das equipes e distribuição dos trabalhadores e por derradeiro da indisponibilidade dos recursos pagos pelo setor empresarial para os treinamentos do setor portuário, são exemplos flagrantes do sistema legal ultrapassado, que vem prejudicando o setor portuário e todos os envolvidos.

O Brasil não pode continuar convivendo com esse sistema laboral portuário ultrapassado. A FENOP defende a liberdade para as contratações e para as definições de equipe de trabalho e também a transferência das arrecadações para os treinamentos para um Sistema S, assim como ocorre em outras atividades econômicas e está dialogando com a CNT-SEST/SENAT sobre o tema. A FENOP está firmemente comprometida com a luta para mudar esses atrasos, quer por alteração legal ou por questionamentos judiciais e vem conclamando as federações laborais portuárias, para que se encontre um entendimento nacional.

A FENOP conclama também a todos os responsáveis pelo Poder Público em todas as esferas e a todas as entidades do setor empresarial portuário e correlato para que unamos forças para a correção dessas principais distorções.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 17/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

AEROPORTO DE CONGONHAS, EM SÃO PAULO, PASSA A SER OPERADO POR CONCESSIONÁRIA PRIVADA E TERÁ NOVO TERMINAL ATÉ 2028

Desafio será fazer obras e melhorias sem parar operação do segundo terminal aéreo mais movimentado do país

Por João Sorima Neto — São Paulo



Saguão do Aeroporto de Congonhas, em SP, que passou a ser gerido pela espanhola Aena — Foto: Edilson Dantas

Depois de 87 anos de sua fundação, o aeroporto de Congonhas, na zona Sul de São Paulo, passou a ser operado por um concessionário privado na manhã desta terça-feira. O primeiro voo sob a nova gestão da espanhola Aena foi o Gol 1553, proveniente de Recife e



com pouso no terminal da capital paulista às 6h03. A primeira decolagem foi do voo Azul 4006, às 6h09, com destino a Belo Horizonte.

Os passageiros começarão a ver mudanças no curto prazo nas salas de embarque remoto (por ônibus), reforma de banheiros e de fachada. Já obras maiores devem acontecer ao longo dos próximos anos. Um novo terminal, por exemplo, como novas pontes de embarque, deverá estar operando apenas em 2028, conforme prevê o contrato de concessão.

— Vamos entregar um projeto básico para a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e as obras devem começar no segundo semestre de 2024. Vamos fazer as melhorias sem parar o terminal. Temos o horário noturno, quando o aeroporto está fechado, mas sem perturbar os vizinhos — disse o diretor-presidente da Aena Brasil, Santiago Yus, durante conversa com jornalistas nesta manhã no terminal.

O novo terminal será erguido onde hoje ficam os hangares das companhias aéreas Gol, Azul e Latam. O novo terminal será integrado ao atual e um dos principais desafios da Aena Brasil será tocar as obras sem parar a operação de Congonhas, que é o segundo aeroporto mais movimentado do país, atrás apenas de Guarulhos. Serão 20 ponte sde embarque e as 12 atuais deixarão de existir. O novo terminal de Congonhas terá 80 mil metros quadrados, quase o dobro do tamanho do terminal atual.

Segundo maior movimento do país

Até agosto passado, 14 milhões de passageiros passaram por Congonhas. Antes da pandemia, em 2019, Congonhas teve um fluxo de 22,2 milhões de passageiros. Congonhas tem a segunda ponte aérea mais movimentada em termos de assentos ofertados na América Latina e é o terceiro mais conectado domesticamente no continente. Ao final da concessão, de 30 anos, o fluxo de passageiros deve chegar a 30 milhões de pessoas.

Yus afirmou que haverá mudanças na área externa, com novas áreas para embarque e desembarque de passageiros de aplicativos. A Aena já contratou 450 pessoas e passou a fazer a gestão de 100 contratos de serviços.

Entre as principais obras estão também a revitalização dos pavimentos das pistas de táxi, ampliação do pátio de aeronaves, com novas posições de contato, e outras melhorias ambientais e de sustentabilidade. Os recursos para as obras, disse Yus, poderão ser obtidos via crédito em bancos, mas isso ainda não está definido.

Ele disse que há discussões com companhias para avaliar se há interesse em ter voos internacionais no terminal. Também disse que há interesse em trazer voos para destinos como Belém, Boa Vista e Manaus, que hoje operam em Guarulhos.

Ele disse que Congonhas manterá duas pistas de operação para evitar que o terminal pare completamente em caso de algum problema. Hoje, o terminal fica aberto de 6h às 23h e opera 44 voos por hora, entre pousos e decolagens.

— Queremos trazer as melhorias com o menor impacto possível, afinal isso afetar toda a malha área do país. Também vamos melhorar a segurança dos pousos e decolagens — disse Yus.

Novo site de horários

Para saber informações de voos, os passageiros deverão acessar a parti de hoje o site www.aenabrasil.com.br, que substituirá o site da Infraero. Yus disse que a transição aconteceu de forma tranquila nesta manhã, já que houve treinamento de mais de 14 mil horas para cerca de 170 funcionários. Ele disse que na primeira hora de operações do novo concessionário, o tempo de inspeção de bagagens o raio-X era de cinco minutos e houve 95% de pontualidade nas operações.



Em agosto do ano passado, a Aena venceu a licitação da sétima rodada de concessões para operar 11 aeroportos nos estados de Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso do Sul e Pará. O aeroporto de Congonhas é o terceiro dessa rodada a passar para o controle da Aena.

A empresa assumirá a operação dos demais aeroportos, de forma escalonada, até o dia 30 de novembro. A Aena informou que já realizou investimento de R\$ 3,3 bilhões em pagamentos iniciais.

Atualmente, a companhia opera o aeroporto de Uberlândia e mais seis aeródromos no Nordeste do país – Recife (PE), Maceió (AL), João Pessoa (PB), Aracaju (SE), Campina Grande (PB) e Juazeiro do Norte (CE). A empresa já investiu cerca de R\$ 2 bilhões em obras, equipamentos e sistemas para melhorar tecnologia, segurança e conforto, com ampliação dos espaços e acréscimo de capacidade operacional

Ao final do processo da nova rodada, a Aena estará presente em nove estados do país, com a gestão de 17 equipamentos que são responsáveis por cerca de 20% do tráfego aéreo nacional.

Congonhas-Santos Dumont: primeiro lugar no ranking das mais voadas da América Latina e Caribe. Aena Brasil é controlada pela espanhola Aena, considerada uma das maiores operadoras aeroportuárias do mundo em número de passageiros, com mais de 275,2 milhões em 2019 na Espanha.

Os desafios da Aena

O advogado Felipe Bonsenso, especializado em Direito Aeronáutico, observa que os principais desafios da Aena serão a construção do novo terminal e a transferência contratual dos serviços existentes no aeroporto antes da concessão, desde o vendedor de pão de queijo até os contratos com empresas de aviação executiva.

— Construir um segundo terminal vai exigir ajuste da malha viária do entorno do aeroporto, aprovação de impacto ambiental e como eles vão lidar com a aviação executiva. Vão permitir mais voos para ter mais fluxo de passageiros? Além disso, é preciso saber como os moradores vão reagir a estas obras. O desafio será balancear tantos interesses diferentes. O fato é que eles terão que trazer benefícios aos passageiros — diz Bonsenso.

A possibilidade de internacionalizar o terminal de Congonhas, afirma o especialista, é concreta já que aeronaves que operam no terminal, como o 737 Max, podem fazer viagens para Argentina, Uruguai e até Chile, o que não exige mudanças nas pistas. Mas existe a burocracia com o governo federal para essa transformação, além da necessidade de deslocamento de agentes da Polícia Federal para controlar a entrada de pessoas. A internacionalização vai depender do interesse das companhias aéreas, diz Bonsenso.

O advogado lembra que as duas pistas de Congonhas (principal e auxiliar) operavam simultaneamente, o que permitia mais voos por hora. Depois do acidente com o voo da TAM, dezesseis anos atrás, houve restrição das operações apenas na pista principal.

Ele não acredita que isso seja retomado, já que isso exigiria maior organização do espaço aéreo e revisão nos planos de segurança. Sobre a possibilidade de Congonhas atrair voos que hoje operam em Guarulhos, Bonsenso também avalia que isso é possível, desde que haja demanda.

— Muitos destinos são operados em Guarulhos porque trata-se de um hub, que faz ligação com outros aeroportos. Mas Congonhas não tem a vocação de ser um hub — afirma.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/10/2023

PRIVATIZAÇÃO DA SABESP SERÁ POR FOLLOW-ON, DIZ TARCÍSIO A DEPUTADOS DE SP

Projeto deve tramitar em regime de urgência, segundo o governador; oposição diz que desestatização deveria vir em formato de PEC, e não projeto de lei
Por Bianca Gomes, Guilherme Caetano e Juliana Causin — São Paulo



O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas — Foto: Marcelo S. Camargo/Governo do Estado de SP

O governador Tarcísio de Freitas confirmou nesta terça-feira, em reunião com deputados da base, que a privatização da Sabesp será por follow-on, ou seja, oferta subsequente de ações na Bolsa de Valores — um novo lote de ações que não existia. A ideia é que o estado de São Paulo deixe de ter o controle majoritário da Sabesp para ter uma participação acionária entre 15% a 30%, segundo pessoas que estiveram presentes no encontro. Hoje, o governo é dono de 50,3% das

ações da companhia.

Segundo um interlocutor próximo de Tarcísio, o follow-on se dará para captar grandes investidores, com o objetivo de atrair capital para os investimentos necessários em saneamento. Ou seja, não será uma diluição de ações, e sim a venda para dois ou três grandes investidores.

Na apresentação feita a deputados, a qual O GLOBO teve acesso, o governo cita o modelo de golden share como um dos principais pontos do projeto. Com ele, o governo mantém o poder de veto ao estado quanto ao limite de exercício de votos por acionistas ou grupo de acionistas. Nome da companhia, sede e objetivo social também se manterão inalterados.

Outro destaque é a criação do Fundo de Apoio à Universalização do Saneamento no Estado de São Paulo (Fausp), destinado a prover recursos para ações de saneamento básico, inclusive voltadas à modicidade tarifária no setor. A ideia é que o estado destine para o fundo, no mínimo, 30% do valor líquido obtido com a desestatização.

“Também serão destinados ao fundo os valores auferidos pelo estado a título de dividendos ou juros sobre o capital próprio distribuídos pela Sabesp, que deverão ser aplicados, anualmente, em medidas que proporcionem modicidade tarifária nos setores de abastecimento de água e esgotamento sanitário do estado de São Paulo”, diz o texto apresentado pela secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende.

Os recursos do Fausp ainda poderão ser utilizados em casos de emergência ou calamidade pública, em razão de eventos climáticos extremos, para apoio a ações de saneamento e de saúde pública para atendimento à população afetada.

Em julho, Tarcísio já tinha anunciado que sua gestão escolhera como modelo de privatização uma oferta adicional de ações (follow-on) que permita que um único acionista privado tenha maior participação na empresa, tornando-se um acionista de referência, ou seja, com participação acionária relevante. Na prática, a iniciativa privada teria significativo poder decisório sobre a gestão da empresa.

A expectativa é que Tarcísio envie o projeto à Alesp entre terça e quarta-feira. Além da autorização para a desestatização, o PL prevê a antecipação da universalização para 2029 e a redução tarifária com foco na população vulnerável.

A redução da tarifa no curto e longo prazo, um dos focos de preocupação de deputados, será garantida, segundo o governo, com o “uso de recursos do estado gerados na transação (venda das ações), dividendos próprios, além de melhorias na regulação e incentivo a ganhos de eficiência com gestão privada”.



Desafio na Alesp

A privatização da Sabesp será o maior desafio de Tarcísio na Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp). Isso porque o projeto conta com a objeção do PT, segunda maior bancada da Casa, e suscita dúvidas até entre aliados do governador.

Deputados da oposição ouvidos pelo GLOBO acreditam que, mesmo com dificuldades, Tarcísio teria condições de aprovar a proposta. Por isso, partidos como o próprio PT e o PSOL devem buscar vias judiciais para barrar a venda da empresa.

Uma das discussões diz respeito ao modelo da proposta: Tarcísio vai enviar um Projeto de Lei (PL), mas a oposição argumenta que a desestatização deveria vir em formato de Proposta de Emenda à Constituição (PEC). A diferença prática se dá no número de votos necessários para aprovação. A primeira necessita de 48 deputados favoráveis (a chamada “maioria absoluta”). Já a segunda, 57 (“maioria qualificada” ou três quintos do parlamento).

Outra estratégia, que já está em concurso, será fazer pressão popular contra Tarcísio, trazendo à tona possíveis desvantagens que a venda da empresa pode acarretar para a população.

Parlamentares têm divulgado, por exemplo, que a própria oposição foi quem instaurou uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para apurar possíveis irregularidades e práticas abusivas cometidas pela Enel, segunda empresa com mais queixas registradas no Procon-SP. A companhia ocupou o primeiro lugar em 2021 e 2020.

— Nós vamos trabalhar basicamente na frente jurídica, política (de convencimento dentro da assembleia) e de mobilização. O primeiro questionamento será exatamente esse: por que não se trata de uma PEC, já que a constituição do estado coloca que a titularidade do saneamento tem que ser exercida por empresa pública. Ou seja, só uma alteração na constituição permitiria essa mudança — disse o deputado Emídio de Souza, do PT.

Protestos contra privatizações

O plano do governador paulista de privatizar a companhia de saneamento básico e fazer a concessão de linhas metroferroviárias motivou uma greve de funcionários do metrô, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e da Sabesp no início do mês. A paralisação de nove linhas metroferroviárias foi usada por Tarcísio para justificar a necessidade de estudos para as desestatizações, dado que apenas as linhas privatizadas do Metrô e da CPTM mantiveram o funcionamento naquele dia.

— Dizem que são contra as privatizações. Mas quais são as linhas que estão funcionando hoje? Aquelas concedidas à iniciativa privada. Isso mostra que estamos na direção certa, que temos, sim, que estudar (as privatizações) — declarou o governador em coletiva de imprensa no dia da greve.

Representantes das três categorias cobraram de Tarcísio um plebiscito para consultar a população sobre a desestatização da Sabesp e o avanço das concessões de linhas do metrô e trem. O argumento das entidades era de que a entrega para a iniciativa privada significa um “desmonte dos serviços públicos”.

Tarcísio, por outro lado, sustentou que a privatização foi decidida nas urnas, com a sua vitória. Embora seja, de fato, uma promessa de campanha, a venda da Sabesp é rejeitada pela maioria (53%) dos paulistas, como mostrou pesquisa Datafolha realizada entre os dias 3 e 5 de abril de 2023. Somam 40% os que são favoráveis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/10/2023

NOVA ECONOMIA AJUDA A MELHORAR OCUPAÇÃO DE ESCRITÓRIOS DE ALTO PADRÃO NO RIO

Taxa de vacância é a menor desde o terceiro trimestre de 2016
Por Mariana Barbosa

A nova economia está puxando o aquecimento do mercado de escritórios de alto padrão do Rio. A taxa de vacância caiu para 28% no terceiro trimestre, a melhor marca desde 2016, segundo dados da consultoria imobiliária Colliers.

Além de registrar poucas devoluções, três contratos importantes ajudaram na redução da taxa: o grupo Fictor, que investe em startups, alugou 7,5 mil m² no Porto 130, na região portuária. Entre outros ativos, o grupo é dono da Hummer Sports, equipe que atua em campeonatos de games como Freefire. Na Cidade Nova, centro do Rio, o Eco Sapucaí, projeto do escritório de Oscar Niemeyer que ficou por anos às moscas, é a nova sede da escola de engenharia de software e programação 42|RIO. A escola, que oferece formação gratuita, alugou um espaço de 4.550 m² no edifício.

O governo do Rio também ajudou para baixar a taxa de vacância, com uma locação no Centro Empresarial Rio Cidade Nova.

A absorção líquida, saldo entre locações e devoluções, foi de aproximadamente 18.615 mil m² no Rio, 15% maior do que em São Paulo, onde a taxa de vacância ficou em 24% no terceiro trimestre.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/10/2023

ANTT ADIA CRONOGRAMA PARA REGULAÇÃO DE ÔNIBUS E RENEGOCIA PRAZO COM MPF; VEJA O QUE ESTÁ EM JOGO

Agência promete publicar em novembro a resolução final de marco regulatório para transporte rodoviário interestadual, em discussão há quase uma década; abertura do mercado é ponto crítico
Por Juliana Causin — São Paulo



Buser é uma das empresas que quer abertura do mercado de ônibus, em jogo na nova regulação — Foto: Reprodução/Buser

Em mudança na agenda regulatória, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) postergou o calendário do novo marco para o Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros (TRIP), em debate há quase uma década. A fase de análise de contribuições, prevista para ser concluída em agosto foi adiada para até o fim de outubro.

Em nota enviada ao GLOBO, a agência informou que ainda pretende publicar a resolução final do marco regulatório em novembro. Uma minuta do marco legal, apresentada em agosto, foi alvo de críticas por travar a entrada de novas empresas no setor.

Ao prever o texto final para novembro, a ANTT descumprir os termos de um acordo firmado com o Ministério Público Federal para que a norma fosse apresentada até o dia 10 de outubro. Segundo o MPF, houve uma negociação com a agência para prorrogar o prazo por mais trinta dias "dada a complexidade do tema", informou o órgão ao GLOBO.

A agência de transportes, por meio da assessoria de imprensa, acrescentou que tem mantido reuniões constantes com o MPF, desde a concepção do termo de compromisso, e que o acordo "prevê a possibilidade de alteração do cronograma, quando avaliada como necessária e por vontade alheia à ANTT".

O que está em jogo na regulação dos ônibus rodoviários

O marco regulatório tem tido vaivéns na ANTT desde 2014, quando foi sancionada a lei 12.996, que determinou o regime de autorização como meio de empresas de ônibus poderem operar linhas interestaduais. A agência ficou encarregada de regular as normas, que têm sido alvo de disputa judicial desde então.

Por medida liminar do TCU, o mercado chegou a ficar dois anos sem que nenhuma empresa recebesse nova autorização de operação. A revogação foi feita em fevereiro deste ano. Um mês depois, o Supremo Tribunal Federal concluiu ser constitucional a entrada de serviços de ônibus por autorização. O caso se arrastava desde 2016 na corte.



Durante a pandemia, decisão do TCU travou novas autorizações para empresas rodoviárias operarem — Foto: Edilson Dantas

Durante o tempo que o mercado ficou congelado com a decisão do TCU, o Congresso entrou no jogo. No fim de 2021, o Senado aprovou o projeto de lei 3.819, que endureceu os critérios para as empresas de ônibus obterem autorização da ANTT para operar. O texto deixou com a agência a tarefa de determinar um novo marco regulatório, agora prometido para novembro.

Sem um marco, empresas que querem operar linhas de ônibus estão sujeitas, por enquanto, a uma resolução transitória da ANTT que só concede licença para mercados que hoje são desatendidos. Na prática, empresas só podem ter novas autorizações nos lugares em que "ninguém opera":

— Uma empresa consegue entrar caso ela vá operar uma linha em que não há ainda nenhuma empresa, ela pode (buscar autorização). Quer operar Rio-São Paulo? Não pode porque já têm empresas— explica Felipe Freire da Costa, regulador federal concursado da ANTT.

O tema coloca em lados opostos os participantes do mercado. Empresas entrantes querem garantir uma regulação que permita a entrada de mais operadores de ônibus em linhas que, hoje, ficam concentradas em poucas companhias. Empresários tradicionais resistem. A abertura ou não do mercado é o principal ponto de tensão.

O PONTO POLÊMICO DO NOVO MARCO REGULATÓRIO

O novo marco regulatório já passou por audiências e consultas públicas. Em agosto, uma minuta foi apresentada. O grande ponto de embate ficou em torno da necessidade de avaliação de critérios de "viabilidade econômica" para autorizar novas empresas a operarem nos principais mercados.

A minuta sugere uma fórmula para determinar o nível de abertura possível nas maiores linhas de ônibus interestadual. Receita gerada na linha e a quantidade de empresas já autorizadas são alguns critérios. A partir disso, a agência coloca a possibilidade de negar completamente novos pedidos de licença, o que trava a abertura do mercado.

O tema coloca em lados opostos o Cade e o Ministério da Fazenda. Em nota técnica, a pasta levanta preocupações sobre o aperto concorrencial e cita recomendação da Procuradoria Federal junto à ANTT para que os critérios de avaliação da viabilidade econômica fossem revistos.

Já o Conselho, em ofício assinado pelo superintendente-geral do órgão, Alexandre Barreto, avalia que as autorizações deveriam levar em consideração a capacidade das linhas, sob o risco do excesso de oferta "inviabilizar a prestação do serviço".

Para Francisco Gildemir Ferreira da Silva, professor e pesquisador de Economia dos Transportes e de Redes na UFC e UnB, do ponto de vista econômico, não faria sentido haver uma trava da ANTT para definir quais mercados podem ter novas empresas ou não.

— Obviamente existem trechos que não comportam mais de um operador. Nesses casos, com o mercado aberto, um operador poderá sair ou entrar a partir da competição. Não precisa ser oligopolizado. Ao órgão, cabe estabelecer os padrões de qualidade do serviço, não criar barreiras para as empresas.

Abertura do mercado: o que dizem as empresas

Em setembro, grandes plataformas Buser e Flixbus lançaram um abaixo-assinado para pressionar a ANTT a rever o marco regulatório. Representadas pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), as empresas alegam que a proposta apresentada pela agência trava a concorrência e mantém o "oligopólio atual das grandes viagens".

A batalha deles é garantir uma regulação que assegure a abertura do mercado e um regime de autorização que não trave novos entrantes, diz André Porto, diretor-executivo da Amobitec.

— A ANTT, da forma como está a proposta de marco, está dizendo que ela só vai deixar que um determinado número de empresas operem em determinados mercados. Como a agência vai dizer que você não deveria operar em determinada linha porque você pode ter prejuízo? Qualquer modelo com regime de autorização, em tese, você deve ter a livre concorrência.

Já a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiro (Anatrip) quer garantir que não haja uma abertura "irrestrita" do mercado e que a ANTT faça estudos de viabilidade econômica para determinar a entrada de novas empresas.

— As empresas que fazem o transporte rodoviário têm um custo muito grande. Se vai entrar um novo concorrente, o que a gente entende é que é necessário que se façam estudos sobre o impacto nesses mercados que já estão sendo operados — Gustavo Lopes, advogado da Anatrip.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/10/2023

FGTS: COMO HADDAD CONVENCEU O STF A SUSPENDER JULGAMENTO SOBRE CORREÇÃO DAS CONTAS. IMPACTO FISCAL É BILIONÁRIO

União vê perda de R\$ 17 bilhões ao ano caso as contas dos trabalhadores tenham remuneração mais alta

Por Geralda Doca, Mariana Muniz e Alvaro Gribel — Brasília



Barroso avalia que saldo das contas do FGTS deve ser corrigido pela caderneta de poupança. Haddad cita preocupação com a situação fiscal — Foto: Editoria de arte

O ministro Luís Roberto Barroso, presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu remarcar o julgamento que pode mudar o índice de correção a ser aplicado nas contas do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), tema que gera preocupação no governo federal. O caso estava previsto para amanhã, mas foi retirado de pauta e deve ser retomado em 8 de novembro após pedido do governo.

Na segunda-feira, Barroso se reuniu com os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, da Advocacia-Geral da União, Jorge Messias, das Cidades, Jader Filho, e do Trabalho, Luiz Marinho. O argumento da União é que o FGTS também tem função social e que o impacto da mudança seria bilionário, com um custo para o Orçamento de até R\$ 17 bilhões por ano caso as contas dos trabalhadores tenham remuneração mais alta.

Em nota divulgada após o encontro, o STF diz que Barroso “reiterou sua posição de que considera os pontos importantes, mas que vê como injusto o financiamento habitacional ser feito por via da remuneração do FGTS do trabalhador abaixo dos índices da caderneta de poupança”.

“As partes acordaram em ter mais uma rodada de conversas em busca de uma solução que compatibilize os interesses em jogo”, diz o texto.

O governo saiu satisfeito da reunião, com a avaliação de que Barroso teria se mostrado disposto a negociar uma solução. Durante o encontro, Haddad citou diversas vezes a situação fiscal delicada no país. Segundo o STF, o governo apresentará novos cálculos em busca de uma saída que será levada pelo presidente aos demais ministros da Corte.

Também estiveram na reunião a presidente da Caixa Econômica Federal, Rita Serrano, além de outros técnicos da pasta.

Barroso é o relator e já votou

Barroso é relator de um processo que tramita na Corte, movido pelo partido Solidariedade. Ele votou para que o Fundo seja remunerado em linha com a caderneta de poupança, e foi seguido pelo ministro André Mendonça. O julgamento começou em abril, mas foi interrompido por um pedido de vista do ministro Nunes Marques.

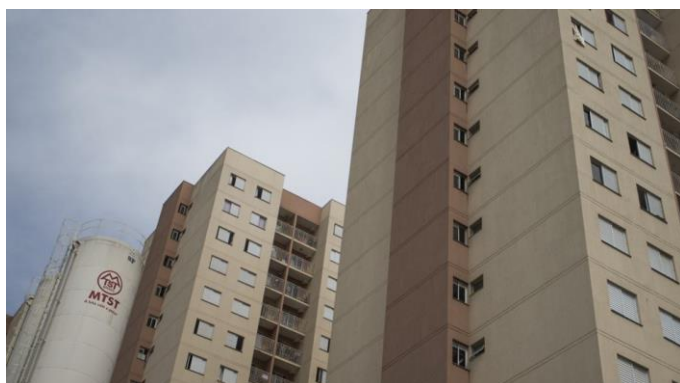
O FGTS é uma poupança compulsória feita pelos trabalhadores com carteira assinada que é remunerada a 3% ao ano mais a Taxa Referencial (TR), que está girando em cerca de 1,2% ao ano. Se a remuneração aumentar, o governo federal terá duas opções: diminuir políticas públicas que utilizam esses recursos ou fazer aportes no Fundo que poderiam chegar a R\$ 17 bilhões, pelas contas do Ministério das Cidades às quais O GLOBO teve acesso. O governo distribuiu esses dados aos ministros do STF.

Um dos argumentos do governo e da construção civil para manter o patamar atual de remuneração do Fundo é que o Minha Casa, Minha Vida ficaria fragilizado caso o saldo das contas passe a ser corrigido pela caderneta de poupança.

E o impacto ocorreria mesmo que a mudança valesse apenas para novos depósitos. Com base no FGTS, há desconto na compra da casa própria para famílias de baixa renda e juros mais baixos nos financiamentos.

Impacto no Minha Casa

A avaliação do governo é que, para remunerar melhor os cotistas, o FGTS deixaria de conceder descontos para a compra da casa própria que podem chegar a R\$ 55 mil por família, dependendo da renda. Além disso, os juros dos financiamentos teriam que subir, o que restringiria o acesso à moradia, sobretudo para os mais pobres.



Prédios do Minha Casa, Minha Vida em Santo André, São Paulo — Foto: Edilson Dantas

Somente uma pequena parcela do programa de habitação é abastecido com recursos do Orçamento da União. Os planos do governo vão no sentido contrário, de expandir os recursos do Minha Casa para 2024. O plano é elevar o orçamento do FGTS para a habitação para R\$ 125 bilhões, sendo que mais de 70% são destinados ao Minha Casa, Minha Vida. Além de habitação, o FGTS financia projetos

de saneamento básico e mobilidade urbana.

Outro argumento é que o lucro anual já é repartido entre os cotistas. No acumulado de 2016 e 2022, quando essa medida começou a ser implementada, os ganhos dos trabalhadores superaram a inflação e a poupança.

Caso o STF decida pela mudança no critério de correção do FGTS, a Advocacia-Geral da União quer evitar que o governo seja obrigado a pagar de forma retroativa toda a defasagem acumulada do Fundo. Isso poderia ser feito por meio de uma modulação do próprio STF, que mudaria a regra apenas daqui para a frente.

No caso do FGTS, que é uma espécie de poupança forçada, de titularidade do trabalhador, o saldo é corrigido por um índice inferior ao da poupança. Como os níveis de segurança são semelhantes aos da caderneta de poupança, mas com liquidez inferior, a utilização da TR para recuperar perdas inflacionárias não é razoável, de acordo com o entendimento do ministro.

Em seu voto, Barroso considerou que a decisão deve ter efeitos a partir da publicação da ata do julgamento da ação. Segundo ele, eventuais perdas comprovadas devem ser negociadas pela via legislativa, caso o Congresso entenda que deve se manifestar, ou por acordo de entidades dos trabalhadores com o governo federal.

A revisão do FGTS chegou ao Supremo em 2014, após estudo encomendado pelo partido Solidariedade e pela Força Sindical apontar perdas consideráveis ao trabalhador. Na época, o levantamento mostrou que a correção dos valores trouxe prejuízo de 88,3% ao dinheiro depositado no FGTS de 1999 até 2013. O pedido é para substituir a taxa por um índice de inflação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/10/2023

APÓS DUAS SEMANAS SEM GERAR ENERGIA POR CAUSA DA SECA, USINA DE SANTO ANTÔNIO É RELIGADA

Operação de hidrelétrica no Rio Madeira, em Rondônia, havia sido interrompida por causa da seca. Três das cinquenta turbinas voltaram a funcionar

Por Bruno Rosa



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

A usina de Santo Antônio, no Rio Madeira, em Rondônia, voltou a operar nesta segunda-feira, após tido suas operações suspensas desde o início deste mês por conta da falta de chuvas que assola a Região Norte.

Em comunicado, a Santo Antônio Energia disse que, considerando o aumento da vazão do Rio Madeira nos últimos dias, os limites operacionais da hidrelétrica

foram restabelecidos e a operação foi retomada.

"Neste momento, a usina opera com três turbinas, com geração de cerca de 210 megawatts médios", disse a companhia em nota. A usina tem quatro grupos geradores com um total de 50 turbinas, com capacidade total de 3.568 MW.

Desligamento inédito

No dia 1º de outubro, a usina foi desligada pela primeira vez em sua história por falta de água, já que o volume de chuvas está aproximadamente 50% abaixo da média histórica devido aos efeitos do El Niño.



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

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

A usina responde, sozinha, por cerca de 4% do consumo nacional de energia em época de cheia. No período de escassez de chuvas na Região Norte, a contribuição para a geração de eletricidade é menor. Portanto, não há risco de desabastecimento.

A paralisação da usina de Santo Antônio neste mês afetou também a sua linha de transmissão, conhecida como "linhão" do Madeira, responsável por fazer a ligação entre o sistema elétrico do Norte e a Região Sudeste.

Diferentemente de Santo Antônio, a usina de Jirau, também no Rio Madeira, não chegou a ter suas operações afetadas. As turbinas da unidade foram projetadas para operar com uma queda líquida de água entre 10 m e 20 m. E no início do mês a queda chegou a 12,40 m.

Jirau é a quarta maior geradora de energia elétrica do Brasil em capacidade instalada, depois de Itaipu, Belo Monte e Tucuruí.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CENTRO-OESTE RUMA PARA TER A MENOR DESIGUALDADE DO BRASIL, NO RASTRO DO SUCESSO DO AGRONEGÓCIO

Investimentos no campo vêm gerando riqueza ininterruptamente em uma área que detinha participação pequena no PIB décadas atrás; série de reportagens que começa a ser publicada nesta terça vai mostrar as mudanças em curso na região

Por Cristiane Barbieri

Desde que o IBGE começou a abrir os dados trimestrais de crescimento do PIB, em 1986, não houve um período sequer no qual o agronegócio não tenha crescido mais do que o resto da economia do País. T tamanha injeção de dinheiro por anos a fio, nos Estados que respondem por mais da metade da produção agropecuária brasileira, começa a se refletir também na queda da desigualdade social, medida pelo índice de Gini.

Após ultrapassar o Sudeste no indicador de todas as rendas do trabalhador e manter a conquista nos últimos cinco anos, o Centro-Oeste caminha agora em um movimento no qual pode liderar o índice no País, superando o da região Sul, segundo economistas.

Num primeiro momento, o impacto do agronegócio foi a geração de riqueza em Estados que tinham pouca participação no PIB. Segundo levantamento da consultoria MB Associados, considerando as projeções para 2023 e 2024, o Mato Grosso deve crescer 782% desde 1986, quando o IBGE também começou a disponibilizar os dados de PIB estaduais. Mato Grosso do Sul também aparece na lista dos cinco maiores crescimentos entre os Estados, com alta de 307% no período.

Eles dividem a posição de maiores altas percentuais com Estados do Norte, que foram beneficiados por outros fatores, além do agronegócio. Além da base pequena de comparação, o crescimento do

Amazonas foi estimulado pela Zona Franca de Manaus no período, e Roraima e Amapá tiveram a entrada massiva de migrantes de diferentes países latino-americanos.

Esse movimento fez com que a participação do Sudeste na geração de riqueza do País caísse de 56,1%, em 2010, para 51,9%, em 2020. Por outro lado, a do Centro-Oeste foi de 9,1% para 10,4% no mesmo período. As outras regiões também ganharam em torno de um ponto porcentual de participação no PIB.

“Há uma tendência clara de descentralizar a produção de riqueza, com o Sul e o Sudeste perdendo força, e o Centro-Oeste, que é uma região pujante há muito tempo, ganhando peso”, diz a economista Ana Carla Abrão Costa, vice-presidente de novos negócios da B3 e ex-secretária da Fazenda do Estado de Goiás.

“Por ser uma região muito produtiva, criam-se externalidades positivas claras, principalmente ligadas à renda, e era evidente que, uma hora, os bons indicadores em outras áreas começassem a aparecer.”

Gerada a riqueza, dizem os economistas, a tendência é que seus benefícios se espalhem de maneira generalizada por toda a economia. “Com os índices sociais melhorando, a expectativa de vida, a saúde e a educação no Centro-Oeste têm se aproximado rapidamente da região Sul, que tem história de décadas de desenvolvimento e produção industrial”, diz Sérgio Vale, economista-chefe da MB Associados.

“O IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) das duas regiões já é parecido e não é de se admirar se, até o fim da década, o índice de Gini do Centro-Oeste ultrapassar o do Sul e se tornar o maior do País até o fim da década. É uma promessa que, se olharmos os últimos 30 anos, tende a se cumprir.”

No ano passado, o Sul liderava o índice de Gini medido por todas as rendas do trabalhador, com a marca de 0,43 (quanto mais próximo de zero, menor a desigualdade social). O Centro-Oeste tinha 0,473 no indicador, e o Sudeste, 0,479. O Nordeste é a região de pior classificação, com a marca de 0,501. Individualmente, os Estados do Centro-Oeste têm índices bem próximos aos do Sul, mas o número é distorcido pelo Distrito Federal, onde o salário do funcionalismo público aumenta a desigualdade.



Fazenda de milho em Mato Grosso do Sul; continuidade do crescimento da região é ameaçada pelo acirramento das condições climáticas extremas Foto: Tiago Queiroz/Estadão

“Essa melhora da condição de vida da população não é uma situação pontual, causada por um governo”, afirma Ana Carla. “A tendência de mudança vem lá de trás e, na educação, que é uma área em que os resultados aparecem no longo prazo, começou a mudar há mais

de 20 anos. Goiás, por exemplo, se inspirou no Ceará e viu a evasão escolar recuar 54% em quatro anos, e os Idebs (Índice de Desenvolvimento da Educação Básica) têm melhorado constantemente.”

Com a melhora das condições econômicas da região, até mesmo os fundos constitucionais de financiamento, criados no Orçamento da União para ajudar no desenvolvimento econômico e social das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, teriam de ser rediscutidos, diz Vale. “O Centro-Oeste não é mais uma região pobre”, diz ele. Uma das ameaças à continuidade do crescimento, diz, pode ser o acirramento das condições climáticas extremas, que têm impacto direto no agronegócio.

Desafios

Na última semana de setembro, o Estadão/Broadcast percorreu mais de 1,7 mil quilômetros, em três Estados da região, para entender as mudanças e as dificuldades dessa transformação. Se, por um

lado, há investimentos e iniciativas que marcam avanços profundos, de outro há resistências à transformação e dificuldades de todas as ordens.

Em Cuiabá, por exemplo, há crianças que não querem receber tablets e internet cedidos pelo governo do Estado porque terão de fazer lição de casa extra. Em Goiânia, há filas de empresas para serem incubadas no Parque Tecnológico Samambaia, que por anos não conseguiu acesso a financiamento público e cresce por “rajadas”, sem ter como fazer muito planejamento. Em Campo Grande, houve resistência ao registro e ao acompanhamento de métricas de saúde, assim que os sistemas foram implantados.

Em empresas de todos os setores, principalmente em indústrias mais tecnológicas, a falta de mão de obra é uma constante, seja ela qualificada ou não. Profissionais são trazidos de outros Estados para todas as funções. A SoluBio, em Jataí (GO), estava há mais de 20 horas sem energia elétrica, quando a reportagem visitou a empresa. Teve de acionar geradores, ao custo de R\$ 1 mil por hora. “Os desafios em todos os sentidos são muito grandes”, diz Felipe Miranda, diretor operacional da SoluBio. “Vai ser interessante ver se essa mudança vai mesmo acontecer.”

Esses e outros pequenos retratos do desenvolvimento da região serão mostrados nesta série de reportagens especiais que serão publicadas ao longo dos próximos dias.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/10/2023

PRIMEIRA USINA SOLAR FLUTUANTE DA AMÉRICA LATINA EM CAVA DE MINERAÇÃO É INAUGURADA NO INTERIOR DE SP

Empreendimento no município de Roseira foi instalado numa cava já exaurida, e energia produzida deve abastecer outras unidades mineradoras

Por Denise Luna

RIO - O Brasil acaba de colocar em operação a primeira usina solar flutuante da América Latina instalada em uma cava já exaurida de mineração. Orçado em R\$ 5 milhões, o projeto inédito foi implantado pela F2B, empresa brasileira especializada em projetos de geração fotovoltaica em espelhos d’água, na unidade de mineração do Grupo AB Areias, no município de Roseira, no interior de São Paulo.

A usina entrou em operação nos primeiros dias do mês de outubro e tem capacidade de geração de 1 megawatt (MW). Segundo a empresa informou ao Estadão/Broadcast, a energia é suficiente para atender a demanda total da unidade da mineradora em operação naquele município, com redução de custos com eletricidade e ampliação dos programas de sustentabilidade da companhia.

A usina abrange uma área de 8 mil metros quadrados, com 1.852 painéis solares instalados em cima de flutuadores. A cava da mineradora que terá o empreendimento possui uma área total de 200 mil metros quadrados.



De acordo com o sócio-diretor da F2B, Orestes Gonçalves, a tecnologia utilizada no projeto suporta peso de até 350 quilos por metro quadrado, além de ter a opção de colocar na ilha flutuante os inversores e o transformador, com menor custo de cabos e maior produção de energia. Os produtos são fabricados no Brasil.

Tecnologia dos flutuadores utilizada no empreendimento é de origem italiana e tem fabricação no Brasil Foto: Divulgação/Grupo AB Areias

“Com o sucesso da parceria com o Grupo AB areias, referência de mercado na mineração de agregados para construção, a perspectiva agora é replicar o projeto de Roseira nas outras unidades do grupo que operam em outros municípios do Vale do Paraíba”, disse o executivo.

A tecnologia dos flutuadores utilizada no empreendimento é de origem italiana e tem fabricação no Brasil pela própria F2B. A capacidade hoje de fabricação no Brasil é de 80 MWs por ano em flutuadores. Para o próximo ano, de 300 MW com crescimento de 40% ao ano.

“Com a fabricação em território brasileiro, a nossa intenção é oferecer aos clientes a possibilidade de linhas de crédito bastante atrativas, como o Finame, por exemplo. A expectativa da empresa nessa área é obter um volume de negócios da ordem de dezenas de milhões com a entrada de cerca de 200 megawatts nos próximos 12 meses”, conclui o executivo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/10/2023

SABESP: MODELO DE PRIVATIZAÇÃO INCLUI PODER DE VETO, DIZ LÍDER DO GOVERNO NA ALESP

Deputado Jorge Wilson (PL) afirma que ‘nenhum projeto’ chegará à assembleia sem ‘um gatilho do governo’; texto deve ser enviado por Tarcísio de Freitas nesta terça-feira

Por Elisa Calmon

O líder do governo na Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp), Jorge Wilson (PL), afirmou que o modelo de privatização da Sabesp inclui o estabelecimento de direitos de veto (golden share) para o governo. O parlamentar se pronunciou após reunião entre o governador Tarcísio de Freitas e integrantes da base.

“O governo terá poder do veto para tudo que seja desfavorável ao Estado de São Paulo e ao cidadão”, afirmou. O deputado disse ainda que “nenhum projeto chegaria à Alesp sem um gatilho do governo”.

A expectativa do parlamentar, assim como do Governo de São Paulo, é que o texto, que será enviado nesta terça-feira à Alesp, seja aprovado ainda este ano. “É um projeto tão importante que mesmo a oposição vai acabar discutindo com as suas bases”, avalia.

Wilson reforçou que o projeto deve ser enviado à Alesp ainda nesta terça-feira, e deve tramitar em regime de urgência para acelerar a análise.



O deputado Jorge Wilson (Republicanos), líder do governo Tarcísio de Freitas na Assembleia Legislativa de São Paulo
Foto: TABA BENEDICTO / ESTADÃO

O deputado Lucas Bove (PL) também confirmou a inclusão da golden share no projeto apresentado aos parlamentares. No entanto, ainda segundo o político, o veto não engloba pontos mais sensíveis, como orçamento.

Bove também se diz otimista com a aprovação pela Alesp até o final do ano do projeto de lei que abre espaço para privatização da Sabesp.

Em julho, especialistas afirmaram que as dúvidas sobre a participação do Estado após a privatização deveria continuar sendo monitorada pelo mercado como ponto de atenção.

O governo vai promover uma coletiva nesta terça-feira, às 18h30, para detalhar o texto do projeto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/10/2023

YARA VAI USAR BIOMETANO DA RAÍZEN PARA PRODUZIR ‘AMÔNIA VERDE’

Fabricante de fertilizantes vai trocar parte do gás natural usado na fábrica de Cubatão pelo gás produzido com base em subprodutos da produção do etanol, como a vinhaça

Por Juliana Garçon

Rio - A fabricante de fertilizantes Yara vai trocar o gás natural de origem fóssil por biometano em sua planta de Cubatão (SP), onde fabrica amônia, que passa a ser “amônia verde” ou “amônia de baixo carbono”. O processo começa com 3% do total consumido e mira em 2030 para atingir 100%. A etapa de troca começa no primeiro semestre de 2024, mas a Yara ainda não fala de expectativas de impactos financeiros.

A Yara é um dos maiores consumidores de gás natural no Estado de São Paulo, e o insumo responde por 80% do custo variável na produção da amônia. “Por ora, a troca atende ao propósito de descarbonização e não se refletirá em redução dos custos”, diz Daniel Hubner, vice-presidente de Soluções Industriais.

Tampouco a companhia divulga projeções sobre o quanto os clientes estão dispostos a pagar por um produto que contribui para a descarbonização da cadeia. “A grande discussão é se haverá prêmio na amônia verde”, diz Hubner. “O mercado ainda está engatinhando. Ainda não se sabe quanto vai valer o fertilizante de baixo carbono.”

Com o biometano, a companhia estima que vai cortar 80% da emissão de gases de efeito estufa da unidade de Cubatão. O biometano será produzido pela Raízen e distribuído pela Comgás.



Complexo industrial da Yara na cidade de Cubatão, em São Paulo Foto: Marcelo Coelho/Yara

A amônia é matéria-prima para fertilizantes nitrogenados e serve como combustível para trens e caminhões. É usada também como elemento de explosivos para mineração. Na fabricação da amônia, o gás é usado como combustível e como matéria-prima. Inicialmente, a Yara vai comprar 20 mil metros cúbicos de biometano por dia, cerca de 3% dos 700 mil consumidos por dia. Com o insumo, produzirá 15 toneladas de amônia verde por dia, o equivalente a

2,5% da produção atual.

Nova planta

A Yara usará biometano produzido a partir da vinhaça e da torta de filtro, subprodutos da fabricação de etanol, abundante no interior de São Paulo graças às grandes plantações de cana-de-açúcar. A fábrica da Raízen, localizada em Piracicaba (SP), está em fase final de conclusão. A parceria foi decidida há dois anos. O valor dos contratos com a Raízen e a Comgás não foi revelado.

Na fábrica de Cubatão, o biometano terá suas moléculas divididas em metano, gás carbônico e impurezas. Do metano, separa-se o hidrogênio, que, combinado com nitrogênio, forma a amônia. O gás carbônico é capturado e fornecido para indústrias de alimentos e bebidas, como cerveja e refrigerantes. Também serve para a produção de gelo seco.

A Yara informa que reduziu em quase 45% as emissões globais de gases de efeito estufa, desde 2005, com melhorias no processo produtivo e eficiência energética. Agora, busca outras formas de descarbonizar as atividades.

A empresa também chama de amônia verde o produto que se apoia em energia eólica, solar e hídrica, na Noruega e na Austrália. No primeiro semestre deste ano, anunciou a construção de dois

projetos para produzir amônia azul nos EUA - a denominação indica que o gás carbônico gerado no processo é enterrado. Ou seja, usa combustível fóssil mas não envia emissões para a atmosfera.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 17/10/2023

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

SERVIÇOS DE PORTOS E CARGAS PRESSIONAM TRANSPORTES PARA BAIXO COM MENOR DINÂMICA AGRÍCOLA, DIZ IBGE

Setor de transportes, armazenagem e correio caiu 2,1% em agosto, ante julho, e foi a principal influência para a retração de 0,9% do setor de serviços como um todo no mês

Por *Lucianne Carneiro, Valor — Rio*



— Foto: *Claudio Belli/Valor*

A menor dinâmica da produção agrícola no segundo semestre do ano afetou o volume de serviços prestados em gestão de portos e transporte rodoviário de cargas, parte do setor de transportes. A análise é do analista do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) Luiz Almeida, que ficou responsável pela divulgação do resultado da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS) referente a agosto.

“Gestão de portos e transporte rodoviário de cargas são duas atividades muito ligadas à dinâmica da produção agrícola, que costuma ter concentração maior no primeiro semestre. Tem transporte de insumos, como adubo, além do escoamento da produção de soja, milho e outros, e a exportação pelos portos. Então esse recuo de agosto pode ser impacto da redução da atividade agrícola observada no segundo semestre”, afirmou Almeida.

Ele explicou que a alta dos serviços nos últimos três meses foi muito puxada pela produção agrícola e é preciso aguardar para avaliar o comportamento do segundo semestre. “Vamos observar como o transporte de cargas se comportará no segundo semestre com uma produção agrícola menos pujante”, disse.

O setor de transportes, armazenagem e correio caiu 2,1% em agosto, ante julho, e foi a principal influência para a retração de 0,9% do setor de serviços como um todo no mês, segundo o IBGE.

O transporte de cargas caiu 1,2% em agosto, após três altas seguidas, com ganho acumulado de 5,7% entre maio e julho. Já o ramo de armazenagem, serviços auxiliares aos transportes e correio – onde está a gestão de portos e terminais – teve queda de 5,5% em agosto.

“O transporte de cargas atingiu o máximo o pico da série histórica em julho, após essas três altas. Depois de uma alta acelerada, é natural ter uma queda”, afirmou.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 17/10/2023

MUDANÇA CLIMÁTICA CRIA NOVOS DESAFIOS A TRANSPORTES

Evento climático demanda reforços em infraestrutura e se torna preocupação para novas concessões, regulação e seguradoras

Por *Taís Hirata — De São Paulo*



Santoro, do Ministério de Transportes: “Buscamos a mitigação compartilhada” — Foto: Vosmar Rosa/Ministério de Transportes/Divulgação

As mudanças climáticas se tornaram uma preocupação concreta para o setor de transportes em 2023, ano em que diversos eventos extremos afetaram rodovias, portos e hidrovias. O tema já aparece no debate sobre novos projetos, reequilíbrios contratuais por desastres e contratação de seguros para obras e concessões.

Hoje, o Brasil enfrenta dois eventos climáticos com efeitos no setor. Em um extremo do país, a região Norte sofre com forte seca, que tem gerado restrições excepcionais na navegação dos rios e prejudicado rotas de cabotagem. Em outra ponta, o Sul vive chuvas intensas e enchentes, que afetam portos e estradas. No início deste ano, outro episódio de tempestades, no Litoral Norte de São Paulo, também bloqueou rodovias.

“Esses eventos vão ocorrer cada vez mais frequentemente. Na infraestrutura, começamos a olhar mais para medidas de adaptação necessárias para fazer frente. Outro ponto é como financiar os investimentos, que são altos e dificilmente serão remunerados só por tarifa do usuário”, diz Natália Marcassa, presidente da MoveInfra, entidade que reúne CCR, Ecorodovias, Santos Brasil, Ultracargo, Rumo e Hidrovias do Brasil.

Os governos têm sido pressionados a reagir, no curto e no longo prazo. Só neste ano, o Ministério de Transportes afirma que a verba da pasta para obras emergenciais deve chegar a R\$ 800 milhões, por conta de intervenções para desobstruir estradas afetadas por chuvas, reconstruir estruturas no Amazonas, entre outras reparações. O orçamento de 2024 também deverá prever um valor a essas obras, afirma o secretário-executivo, George Santoro.

“Será necessário planejar estruturas mais resilientes a eventos climáticos mais extremos. Há uma discussão no Dnit [Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes] e estamos trazendo para as concessões. Sabemos que os riscos vão escalar, ainda não se sabe em qual medida.”

No caso da concessão da BR-381, em Minas Gerais, cujo leilão está marcado para novembro, os riscos geológicos já terão tratamento especial no contrato. Em um trecho específico, o governo assumirá integralmente os riscos e, nos demais, haverá compartilhamento com a empresa, caso haja danos. “Na maioria dos projetos estamos buscando a mitigação compartilhada entre concessionária e governo”, diz Santoro.

“Será necessário planejar estrutura resiliente a eventos mais extremos”
— George Santoro

Em São Paulo, após os desastres no Litoral Norte, o governo paulista começou a estudar uma concessão rodoviária para a região que incorpore, além da operação da estrada, a gestão de encostas, investimentos em macrodrenagem e serviços ambientais. Além dos desafios de engenharia e para calcular os custos, uma dificuldade na modelagem é como fazer a divisão dos riscos no contrato, devido à imprevisibilidade associada aos eventos climáticos, afirmou, em nota, a secretaria paulista de Parcerias em Investimentos.

A expectativa é que projetos de rodovias e ferrovias demandem cada vez mais obras direcionadas à questão, como investimentos nas encostas, para evitar deslizamentos, em drenagem, além da construção de pontes mais altas, para fazer frente ao aumento do nível dos rios, afirma Marcassa.



No setor portuário, também cada vez mais afetado, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) fez uma sequência de estudos e cartilhas para que os portos adotem ações de mitigação contra ventos, chuvas fortes, aumento do nível do mar, entre outros. As medidas incluem reforço nas estruturas portuárias, proteção contra inundações e dragagens mais frequentes. Porém, na prática, a implementação das ações ainda é inicial.

Questionado sobre o tema, o Ministério de Portos e Aeroportos afirma que, além dos esforços da Antaq, a pasta elabora um diagnóstico da situação e que planeja incluir, no Novo PAC, “projetos de adaptação de infraestruturas portuárias”, além de tecnologias para “elevar a segurança aquaviária e monitorar o canal de acesso, minimizando seu fechamento e tornando a operação mais segura”.

A estatal Infra S.A., que atua na estruturação de concessões e PPPs, diz que tem buscado incluir medidas de resiliência climática nos estudos, com “avaliações detalhadas dos riscos” e “adaptações dos projetos para o enfrentamento de desafios ambientais”. A ideia é prever e precificar a maior parte possível das intervenções necessárias.

O aumento dos eventos climáticos também gera novas preocupações ao setor privado. Para grupos com contratos vigentes, uma dúvida é se danos e obras adicionais poderão ser alvo de reequilíbrio econômico-financeiro.

“Algumas situações são mais óbvias, mas nem sempre. Por exemplo, alagamentos por problemas de drenagem fora do equipamento, quando a infraestrutura da cidade não dá conta. Quem custeia o investimento? Essas discussões terão que ser feitas”, diz Marcassa.

Procurada, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) diz que, nas concessões, “o tratamento de eventos extraordinários envolve a responsabilidade compartilhada entre poder concedente e concessionária”.

Outra preocupação do setor é a dificuldade na contratação de seguros de obras e responsabilidade civil da concessão, algo que tem se agravado, segundo empresas.

“As mudanças climáticas começam a impactar o mercado segurador. Nas interações com seguradoras, é a principal preocupação. Já se vê aumento de preço e afunilamento dos atores que participam, pelo receio de que as concessões terão exposição grande”, afirma Marco Aurélio Barcelos, presidente da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).

Entre seguradoras, o tema preocupa, mas a percepção é diferente. No segmento de seguros de obras, de fato as mudanças climáticas são a principal questão hoje, diz Fábio Silva, presidente da comissão de riscos de engenharia da FenSeg (Federação Nacional de Seguros Gerais). Porém, ele afirma que a alta de preços não tem a ver com isso, mas sim com o endurecimento do mercado de seguros global, pelo cenário macroeconômico. “Há uma preocupação com o tema e um crescimento na frequência dos eventos e do volume de recursos envolvidos. Mas ainda não vejo restrição do mercado por isso.”

Nos seguros de responsabilidade civil, a avaliação também é que a alta de preços e redução da oferta não são motivados por eventos climáticos, mas sim por problemas na sinistralidade. Segundo Fábio Barreto, presidente da comissão do setor da FenSeg, o problema é que as concessionárias costumam judicializar os sinistros, mesmo quando a responsabilidade das empresas é clara. Isso provoca um elevado “backlog” de sinistros e afasta as empresas do setor.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/10/2023

PUTIN CHEGA A PEQUIM PARA REFORÇAR LAÇOS ENTRE RÚSSIA E CHINA

Putin está em Pequim para dar o seu apoio à Nova Rota da Seda
Por Dow Jones — Pequim



Presidentes da Rússia, Vladimir Putin, e da China, Xi Jinping, durante encontro da Nova Rota da Seda — Foto: Sergey Savostyanov/AP

Dentro do Grande Salão do Povo, em Pequim, o líder da maioria democrata no Senado americano, Chuck Schumer, pediu ao líder chinês, Xi Jinping, que se distanciasse do presidente russo, Vladimir Putin, argumentando que Putin, um pária no Ocidente, estava atrapalhando as ambições da China.

Em vez de seguir esse conselho, a China recebeu Putin em Pequim, na terça-feira, de braços abertos, na primeira grande visita do líder russo ao exterior desde que o Tribunal Penal Internacional o acusou de cometer crimes de guerra na Ucrânia.

Putin chegou à capital chinesa de avião na manhã de terça-feira, com imagens da mídia estatal mostrando-o apertando calorosamente a mão do ministro do Comércio chinês, Wang Wentao, e recebendo boas-vindas no tapete vermelho de uma guarda de honra militar.

A tela dividida de uma explosão de diplomacia na capital da China nas últimas duas semanas mostra como os Estados Unidos não conseguiram romper os laços entre Moscou e Pequim, quase 20 meses após o início da guerra na Ucrânia.

As ligações comerciais entre a Rússia e a China estão crescendo, por exemplo, com as empresas chinesas vendendo à Rússia muitas das tecnologias que esta tem dificuldade em obter em outros lugares devido às sanções dos Estados Unidos, incluindo semicondutores e maquinaria industrial.

Entretanto, a China importa enormes volumes de petróleo e gás russos, compras que ajudam a encher os cofres de Moscou.

Esta semana, Putin está em Pequim para dar o seu apoio à Nova Rota da Seda, um projeto de Xi que durante a última década utilizou ferrovias, portos e outros projetos para expandir a influência econômica chinesa no exterior.

As autoridades norte-americanas estão céticas em relação à iniciativa chinesa, em parte devido aos elevados níveis de dívida que Pequim acumulou sobre alguns países participantes.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/10/2023

GOVERNO QUER REUNIR BANCADAS PARA DISCUTIR SECA NO AMAZONAS E CHUVAS NA REGIÃO SUL

Assunto é a prioridade do governo petista neste momento, segundo o ministro Alexandre Padilha
Por Renan Truffi e Fabio Murakawa, Valor — Brasília



Imagem aérea mostra alagamento no Rio Grande do Sul — Foto: Asgav/Divulgação Mais recente Próxima Lula ainda avali

O ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI) da Presidência da República, Alexandre Padilha (PT), disse que deve viajar nesta semana para Santa Catarina, com o objetivo de avaliar o impacto das inundações que atingiram o Estado nos últimos dias.

Além disso, o governo deve realizar reuniões, nesta

semana, com as bancadas parlamentares dos quatro Estados brasileiros que sofrem, ao mesmo tempo, com a seca (no caso do Amazonas) e com as chuvas (Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina). De acordo com Padilha, o assunto é a prioridade principal do governo petista neste momento.

"O presidente Lula está focado, neste momento, em cuidar da situação do Amazonas, Rio Grande do Sul e Santa Catarina e o governo também já monitora situação de chuvas no Paraná", disse. "Não está descartada a ida de novos ministros para esses Estados. Vamos ter reuniões esta semana com as bancadas desses Estados", explicou o ministro.

Segundo a Defesa Civil de Santa Catarina, 112 municípios decretaram situação de emergência pelas chuvas. Por conta disso, Padilha deve visitar o Estado no sábado, quando se encontrará com o governador do Estado, Jorginho Mello (PL-SC).

Há alguns dias, o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB), admitiu que o governo federal vai precisar tentar "prever o futuro" com a intensificação das mudanças climáticas. Segundo ele, como parte dessa preocupação, a gestão petista está trabalhando num "grande plano hidroviário" para a região Norte, que está enfrentando uma estiagem.

Alckmin não detalhou essa medida, mas disse que o assunto está sendo discutido no âmbito do Ministério de Portos e Aeroportos, comandado pelo titular Silvio Costa Filho (Republicanos). Além disso, ele contou que já começaram as obras de dragagem no Rio Solimões, que também tem registrado problemas de navegabilidade em função da redução do nível das águas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/10/2023

PORTO DE AÇU NOTIFICA OSX DE QUE NÃO VAI PRORROGAR ACORDO DE 'STANDSTILL'

No acordo, o Porto de Açu havia concordado em se abster de adotar qualquer medida contra a OSX para exigir obrigações pecuniárias assumidas pela empresa

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



A empresa ainda está avaliando o impacto da notificação do Porto de Açu — Foto: Divulgação

A OSX anunciou nesta segunda-feira que recebeu notificação da operadora do Porto de Açu, em São João da Barra (RJ), que não vai prorrogar o acordo de suspensão de cobranças ("standstill") assinado em 2018.

No acordo, o Porto de Açu havia concordado em se abster de adotar qualquer medida contra a OSX para exigir obrigações pecuniárias assumidas pela empresa, incluindo aluguéis da área que a companhia ocupa no local.

A empresa ainda está avaliando o impacto da notificação do Porto de Açu e as medidas que serão adotadas, incluindo tentativa de acordo, para remediar o fim do acordo entre elas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ HOMOLOGA REAJUSTE TARIFÁRIO PARA PORTO VELHO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2023 - 23:08



Arquivo/Divulgação

Agência reguladora estabeleceu índice de 23,36% incidente sobre todas modalidades tarifárias do porto organizado, que deverá entrar em vigor em até 30 dias

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) homologou o reajuste tarifário do porto organizado de Porto Velho (RO). A decisão, publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (16), é referente ao período de 1º de janeiro de 2020 a 28 de fevereiro de 2023. A Antaq aprovou o índice de reajuste tarifário

(IRT) de 23,36% incidente sobre todas as modalidades tarifárias do porto.

A agência reguladora estabeleceu que as novas tarifas e a estrutura tarifária entrarão em vigor em até 30 dias da sua publicação, mantendo-se inalteradas as normas gerais de aplicação existentes. O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH) encaminhe à Superintendência de Regulação da agência, para ciência e acompanhamento, cópia da estrutura tarifária. O processo tramitou na reunião ordinária 550 em formato virtual, entre os dias 4 e 6 de setembro, e teve como relatora a diretora Flávia Takafashi.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2023

COMBILIFT APOSTA EM SOLUÇÃO PARA MOVIMENTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS EÓLICOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2023 - 20:59

Divulgação Combilift

Fabricante irlandesa, que completou 25 anos, lançou novos produtos globalmente e vê oportunidades de aumentar vendas de equipamentos para retroáreas no Brasil



A Combilift anunciou sua entrada no setor eólico offshore com o lançamento de um produto desenvolvido para movimentação de cargas de projeto em fábricas de equipamentos desse segmento. A fabricante irlandesa, que completou 25 anos em setembro, espera gerar receitas acima de 50 milhões de euros por ano nesse mercado até 2026. A Combilift destacou que uniu forças com líderes dessa indústria em busca de soluções de engenharia seguras e eficientes para transporte e armazenamento, contribuindo com essa cadeia de suprimentos. Há 15 anos no Brasil, a empresa também vê oportunidades de

aumentar a venda de equipamentos para retroáreas portuárias no país.

A aposta na movimentação de equipamentos eólicos levou em conta a expansão de fontes renováveis e limpas no mundo, que vêm fomentando a fabricação de componentes pesados e de grandes dimensões, como torres e pás eólicas. Projetado na sede e na fábrica na Irlanda, com a



colaboração da Siemens Gamesa, o 'Combi-LC' é voltado para a movimentação de torres e turbinas eólicas — algumas com 115 metros de comprimento e pesando aproximadamente 70 toneladas. A Combilift não detalhou os valores do pedido, da ordem de milhões de libras, fechado com a Siemens Gamesa para uma série de transportadores de carga sob medida.

A Combilift informou que, além da Siemens Gamesa, mantém conversas ativas com outras empresas da área de geração eólica offshore com demandas semelhantes. Esse transportador consiste em duas unidades de controle remoto personalizáveis com chassis de baixo nível que podem funcionar em operações em conjunto, com dimensões e configurações de rodas que variam de acordo com o peso e tipo de carga.

A Combilift também lançou outros dois produtos no evento de 25º aniversário da empresa, realizado em sua sede na cidade irlandesa de Monaghan. Um deles é uma máquina que opera em corredores estreitos com controle autônomo, projetada para manuseio automatizado de cargas longas, que também permite a operação manual quando necessário. Outro produto lançado é um software telemático que promete níveis de conhecimento mais altos para gerenciamento e utilização da frota. Ele fornece dados em tempo real da performance dos equipamentos, como rastreamento de localização, dados analíticos e alertas de manutenção.

A fabricante global de empilhadeiras articuladas multidirecionais e straddle carriers (movimentador universal) investe 7% da receita anualmente em pesquisa e desenvolvimento (P&D). A empresa exporta 98% de sua produção e entrega equipamentos de movimentação em mais de 95 países. Atualmente, a Combilift emprega mais de 800 pessoas em suas instalações em Monaghan e 200 em outros países. Os maiores mercados da empresa são: Estados Unidos, Reino Unido e Alemanha.

Brasil

O CEO e fundador da Combilift, Martin Mc Vicar, explicou que os principais clientes no mercado brasileiro estão nas zonas secundárias do porto, mas ponderou que a empresa enxerga, no momento, oportunidades para um de seus produtos, que será destaque da participação da fabricante na próxima edição da feira Intermodal, em 2024, em São Paulo. "É um mercado ainda pequeno no momento, mas vejo grandes oportunidades para Combilift no Brasil com o 'Slip Sheet'", disse em entrevista a um grupo de jornalistas brasileiros durante visita à fábrica em Monaghan, na Irlanda. Portos e Navios e outros veículos de imprensa da área logística estiveram presentes.

A Combilift afirma que vem aumentando o número de patentes ao longo de seus 25 anos e apostando em soluções customizadas e alinhadas com o perfil de instalações dos clientes. O diretor-executivo da Combilift no Brasil, Rafael Kessler, disse que a vocação da empresa sempre foi o projeto, com uma pegada de encontrar nichos e oferecer produtos mais personalizados, identificando necessidades de espaço, segurança ou produtividade.

O diretor ressaltou que o ponto forte no mercado brasileiro está na retroárea, com clientes que movimentam de 40 a 100 contêineres por dia, e não no grande operador de cais. Kessler citou um cliente exportador de café no sul de Minas Gerais que optou por um straddle carrier, em vez de um reachstacker, dispensando investimentos, por exemplo, em reformas no piso. Outra vantagem, segundo ele, é o custo operacional mais baixo que o reachstacker. Entre os clientes de straddle carriers no Brasil estão: Saur (fabricante de tomadores de grãos), Aggreko (locação de geradores), Costa Café, Medabil (estrutura metálica), Tupy e Visia (pré-moldados de concreto).

No Brasil, a Combilift tem em torno de 550 equipamentos e de 180 clientes. "Cerca de 30% das nossas vendas são 'repetições' para clientes que expandem seus negócios. Temos grandes mercados de Minas Gerais até o sul e estamos crescendo no Nordeste, principalmente nos últimos dois anos", contou Kessler à Portos e Navios. Ele observa que o aumento do comércio eletrônico durante a pandemia pressionou o setor de logística por eficiência e redução dos prazos de entrega. Outro fenômeno, percebido pela companhia a nível mundial, é a falta de espaço para expansão da armazenagem, principalmente nas regiões metropolitanas. No Reino Unido, por exemplo, a valorização e a escassez de metro quadrado disponível fizeram com que a empilhadeira articulada

se tornasse o padrão devido à flexibilidade e mobilidade operacional nos armazéns. No Brasil, mais da metade da frota fornecida pela empresa já é de empilhadeiras articuladas.

Entre mercados potenciais, Kessler contou que a Combilift tem contatos com empresas do setor eólico no Brasil e considera natural que surjam oportunidades a partir do desenvolvimento de projetos offshore no país. Ele lembrou que, no passado, a Combilift chegou a fornecer para a Tectis, fabricante de pás eólicas no Brasil. O diretor considera que um dos facilitadores para futuros negócios é a existência de uma base já estabelecida de engenharia, assim como assistência técnica no país. "Isso deve acontecer naturalmente. Boa parte da tecnologia é importada do exterior para o Brasil e sempre estivemos presentes no setor eólico", projetou Kessler.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2023

OCYAN VAI REVITALIZAR A MALHA DE GÁS DA PETROBRAS NA BACIA DE CAMPOS

Da Redação OFFSHORE 16/10/2023 - 19:10



Jorge Mitidieri: Novo momento da Ocyan - foto: Bruno de Lima

Contrato, no valor de aproximadamente R\$1,6 bilhão, marca o retorno da companhia em projetos EPCI

A Ocyan conquistou um contrato para executar a revitalização da malha de gás da Petrobras na Bacia de Campos. A novidade marca a expansão da companhia em projetos de EPCI offshore, que inclui engenharia, fabricação, aquisição e instalação de equipamentos. Este contrato marca a volta da Ocyan em contratos

EPCI de construção submarina e será a primeira vez que a companhia vai liderar um projeto desse tipo, numa parceria 50/50 com a companhia portuguesa Mota-Engil, que conta com grande atuação internacional, especialmente na Europa e África. O contrato terá duração estimada de quatro anos e meio.

A atividade offshore será realizada junto às plataformas de "Namorado" e "Garoupa" (PNA-1 e PGP-1) e incluirá a instalação de diversos equipamentos submarinos incluindo manifolds, e instalação de dutos flexíveis.

"O contrato com a Petrobras marca de forma determinante esse novo momento da Ocyan, reflete a nossa solidez como companhia e consolida-nos, definitivamente, como referência em prestação de serviços para a indústria de óleo e gás. O negócio de gás abrirá grandes oportunidades para o mercado brasileiro nos próximos anos e a Ocyan está atenta e pronta para esse tipo de trabalho", avalia Jorge Mitidieri, vice-presidente executivo da Unidade de Serviços Integrados da Ocyan.

Atualmente, a produção de gás da Bacia de Campos é escoada por quatro ramais que passam pelas plataformas de "Namorado" (PNA-1) e "Garoupa" (PGP-1) e seguem para terra através de três gasodutos de exportação. Com a desativação destas plataformas, o gás da Petrobras terá que contornar essas unidades por meio da instalação de dois manifolds submarinos e respectivas interligações ao sistema submarino existente.

"O contrato EPCI vai trazer robustez técnica para a área de construção submarina da Ocyan, já que desenvolveremos disciplinas de engenharia, fabricação e qualidade, e isso nos dará capacidade de buscar projetos de maior complexidade no futuro", explica Rafael Guigon, diretor de contrato de Construção Submarina da Ocyan.

A primeira etapa do projeto, que compreende a fase de engenharia, deverá ser iniciada imediatamente, e a expectativa é que a campanha offshore tenha início em 2025. A execução do

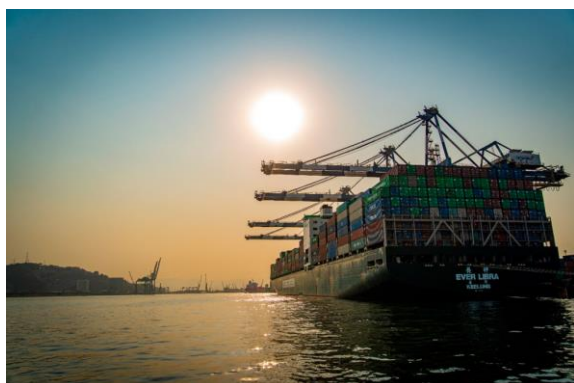
projeto de revitalização da malha da Baía de Campos prevê a contratação de profissionais, especialistas e técnicos de diversas áreas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2023

CENTRONAVE: MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS NO BRASIL É ESSENCIAL E REPRESENTA OPORTUNIDADE ÚNICA

Da Redação NAVEGAÇÃO 16/10/2023 - 18:38



Para a entidade, com falta de competitividade o Porto de Santos deixa de movimentar cerca de US\$ 20 bilhões ao ano

Para o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), entidade que reúne atualmente 19 armadores de atuação global, embora o cenário geopolítico seja complexo, o Brasil dispõe de grande potencial de investimento em portos. Segundo a entidade, em nota distribuída à imprensa, a modernização de portos e dragagens de aprofundamento trariam impactos muito positivos sobre

a economia do país.

"A demanda de cargas atingiu a capacidade operacional dos portos (em TEUs) em 2021, o que faz da ampliação dos terminais de contêineres uma prioridade para o setor. Já há falta de espaço nos terminais, com insuficiência de número de berços e de calado. As profundidades dos canais de acesso dos portos são claramente deficientes e precisam com urgência de um programa de dragagem adequado. Para se ter uma ideia, o porto de Santos já precisaria hoje aprofundar o calado operacional em 1,5m para atender aos atuais navios que já frequentam o porto. Com tal limitação, o setor deixa de transportar cerca de um milhão de toneladas por ano", avalia o Centronave.

Os portos brasileiros têm defasagem de 15 anos de investimentos em modernização e expansão, avalia a entidade. Para recuperar o tempo perdido, seria necessário implementar projetos de curto e longo prazos — como a retomada de leilões de concessões de terminais e programas de dragagem.

"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; aumentar a capacidade de armazenamento de carga, mantendo alta a produtividade das embarcações no carregamento e descarregamento; e utilizando navios maiores, não sobrecarregar a utilização de berços", afirma Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo do Centronave.

Os associados da entidade movimentam cerca de 97% de toda a exportação e importação brasileira em contêineres, atendem a 30 segmentos da economia e abrem novos mercados para a indústria e o agro negócio em cerca de 170 países.

"Um programa de dragagem 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 Loureiro.

Por falta de competitividade, o porto de Santos, o maior da América Latina, deixa de movimentar cerca de 500 mil TEUs 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 navios de até 11.500 TEUs, enquanto a Ásia, Europa e América do Norte têm capacidade de operar embarcações de até 24.000 TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/10/2023

4º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO TERÁ 33 SETORES DE BLOCOS E UMA ÁREA COM ACUMULAÇÃO MARGINAL

Da Redação OFFSHORE 16/10/2023 - 18:23



A ANP anunciou nesta segunda-feira (16) área e bloco exploratórios que estarão em oferta na sessão pública do 4º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC). Estarão sob disputa área com acumulação marginal de Japiim e 33 setores com blocos exploratórios, localizados em nove bacias sedimentares.

Destaca-se a indicação de todos os 12 setores disponíveis na bacia de Pelotas, bem como de todos os 12 setores disponíveis em bacias maduras. Além disso, houve indicação de quatro setores na Bacia de Santos, quatro setores em bacias de nova fronteira terrestre

(Paraná, Amazonas e Tucano Sul) e de um setor na porção marítima da Bacia Potiguar.

Até 8 de novembro, todas as 87 licitantes inscritas poderão apresentar declarações de interesse acompanhadas de garantias de oferta para os setores divulgados, que estarão em oferta na sessão pública a ser realizada no dia 13 de dezembro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/10/2023

APM INVESTIRÁ R\$ 1,6 BILHÃO EM TERMINAL DE CONTÊINERES EM SUAPE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2023 - 18:12



A governadora de Pernambuco Raquel Lyra anunciou nesta segunda-feira (16) a instalação de um novo terminal de contêineres no Complexo Industrial Portuário de Suape. A gestora e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinaram a autorização para viabilização do empreendimento.

O terminal será instalado pela APM Terminals, subsidiária da A.P Moller-Maersk, com investimento de aproximadamente R\$ 1,6 bilhão. No período da obra, serão gerados 500 empregos diretos e dois mil indiretos. Quando estiver em operação, o terminal vai

gerar 350 postos de trabalho diretos e 1,4 mil indiretos.

“Esse investimento garante mais competitividade para o Porto de Suape. A ampliação permitirá que Pernambuco se reposicione do ponto de vista logístico tanto para o Brasil quanto para o mundo. O novo terminal vai permitir que o estado possa quintuplicar todos os contêineres, para que possa receber mais carga, ampliando a geração de novos negócios”, destacou Raquel Lyra.

As obras do empreendimento serão iniciadas em 2024 e a APM Terminals planeja iniciar as operações em 2026. “Esse novo terminal vai colocar Pernambuco no hub internacional, fazendo com que a gente possa ampliar as exportações do estado e do Nordeste. Essa iniciativa dialoga com o conjunto de intervenções que estão sendo feitas pelo governo federal, em parceria com o governo do estado”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho.

Com ocupação prevista em uma área de cerca de 50 hectares, o terminal terá capacidade inicial de movimentar, anualmente, 400 mil TEUs, podendo ultrapassar a marca de 1,3 milhão de TEUs anuais

quando estiver em pleno funcionamento. Em 2022, o atracadouro movimentou 492.194,00 TEUs no Terminal de Contêineres do Porto de Suape.

“Este será o primeiro terminal 100% eletrificado na América Latina. Todos os equipamentos serão elétricos, com tecnologia e processos de ponta, como um sistema completo de gestão ambiental, gestão de resíduos, tratamento de águas residuais e modelagem de fluxo de águas subterrâneas para controle de poluição. Também terá rede 5G própria, que possibilitará transmitir informações em tempo real para os clientes, 24 horas por dia, sete dias por semana”, ressaltou o diretor-presidente da APM Terminals Suape, Aristides Russi Junior.

“O porto, que tem posição geográfica estratégica, com sete capitais nordestinas situadas num raio de 800 quilômetros, concentrará volumes ainda maiores de cargas containerizadas a serem distribuídas na região e no restante do país, com significativa redução de custos, tornando-se mais competitivo”, enfatizou o diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot.

De acordo com estudos da APM Terminals, a previsão do setor é de que, até 2030, Suape tenha aproximadamente 5% do share de movimentações no Brasil. O porto é o sexto em movimentação de carga do país.

O novo terminal é resultado do revocacionamento dos estaleiros do cluster naval de Suape, após a venda de parte da área pertencente ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS). O processo teve desfecho com a realização de um leilão, em julho de 2022, quando a Maersk cobriu a maior oferta com um valor de R\$ 455 milhões. Esse resultado já foi homologado pela Justiça Federal para o pagamento de parte do passivo aos credores do EAS.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2023

FRANCISCO MARTINS, NOVO PRESIDENTE DA PORTOSRIO

EXECUTIVOS 16/10/2023 - 17:36



Francisco Martins, novo presidente da PortosRio

O engenheiro pernambucano Francisco Martins assumiu a presidência da PortosRio, com o desafio de liderar a administração dos Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis. A posse foi efetivada na última quarta-feira, dia 11.

Ao longo de quatro anos, entre janeiro de 2019 e janeiro deste ano, Francisco Martins desempenhou funções-chave no Complexo Industrial e Portuário de Suape, tendo ocupado os cargos de diretor de

Planejamento, diretor de Operações Portuárias e diretor-presidente.

Com uma carreira de mais de 30 anos no Brasil e em outros países da América Latina, Martins possui uma sólida formação acadêmica, incluindo pós-graduações em Gestão Ambiental, Responsabilidade Social Corporativa e Gestão de Projetos. Sua vasta experiência abrange gestão de projetos industriais e portuários, liderança de equipes, planejamento estratégico e políticas de sustentabilidade.

Francisco Martins participou ativamente do grupo de transição no setor da infraestrutura do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, coordenado pela ex-ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão de Dilma Rousseff, Miriam Belchior.

Martins expressou sua determinação em promover o crescimento e a competitividade dos portos sob sua gestão, concentrando-se na modernização da infraestrutura e da administração portuária, na atração de novos negócios e, principalmente, no aumento da eficiência dos portos, em alinhamento

com as diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos e do governo federal. Destacou também a importância do ativo envolvimento dos funcionários da empresa e da sinergia com todos os operadores portuários e demais players envolvidos na operação do complexo de portos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2023

PROGRAMA FRAGATAS CLASSE TAMANDARÉ AVANÇA NA CONSTRUÇÃO DA PRIMEIRA EMBARCAÇÃO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 16/10/2023 - 17:31



Estaleiro Brasil Sul

A Águas Azuis anuncia a superação de um marco no Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT). Como parte do processo de construção da primeira fragata na thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC), para a Marinha do Brasil, a fragata “Tamandaré” - F200 avança com o posicionamento dos motores principais, dos geradores, das caixas redutoras e dos eixos intermediários do sistema de propulsão a bordo. Também foram edificados quatro blocos, sendo dois deles onde está

localizada a praça de máquinas e outros dois na praça de geração de energia da embarcação.

“A instalação desses equipamentos, assim como a conclusão da solda do casco, deve ocorrer no primeiro trimestre de 2024. Com isso, a previsão é que o lançamento da primeira fragata Classe Tamandaré aconteça em meados do mesmo ano”, diz Fernando Queiroz, CEO da Águas Azuis. Paralelamente, até o final deste ano, o estaleiro da thyssenkrupp fará o primeiro corte de chapa do casco da segunda fragata.

A Águas Azuis é uma aliança entre thyssenkrupp Marine Systems, Embraer Defesa & Segurança e Atech.

A metodologia de construção adotada pela thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul prevê a produção das Fragatas Classe Tamandaré em blocos para serem edificados posteriormente. Desse modo, é possível instalar acessórios e fundações de forma antecipada, além de facilitar a colocação de equipamentos a bordo e possibilitar trabalhos em diversos estágios de maneira segregada em cada unidade. A construção em módulos também facilita a transferência de tecnologia e know-how e contribui para a redução de custos de manutenção e de modernização ao longo do ciclo de vida da embarcação.

Conduzido desde 2017 pela Marinha do Brasil, executado pela Águas Azuis e gerenciado pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), o PFCT é o mais moderno e inovador projeto naval desenvolvido no país, prevendo a construção, em território nacional, de quatro navios de defesa de alta complexidade tecnológica. As embarcações devem atingir capacidade operacional para proteger as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), gerando transferência de tecnologia e licença perpétua, e promovendo a indústria local e a construção naval no país.

Prevê-se que o programa, como um todo, possa gerar cerca de dois mil empregos diretos e seis mil indiretos. Mais de 800 colaboradores diretos já foram contratados para trabalhar no estaleiro da thyssenkrupp em Itajaí.

Entre os principais fornecedores locais nesta fase do Programa, destacam-se: Netzsch (bombas); Altona (fundidos); Cozil (cozinha); Ciltech (vasos de pressão); Blastsul (tratamento de chapas grossas e finas); Usiminas (fornecimento de chapas grossas); Sauer do Brasil (compressor de partida); WEG (geradores); Jotun (tintas); Altona (escadas da embarcação).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2023

HIDROVIAS DO BRASIL INCORPORA DOIS NOVOS EMPURRADORES

Da Redação NAVEGAÇÃO 15/10/2023 - 16:10



Rebocador HB Dourada - foto: Robert Allan/Divulgação

Dois empurradores para a Hidrovias do Brasil SA, construídos na Turquia com projeto customizado pela canadense Robert Allan para a Hidrovias do Brasil, iniciaram operação. Os rebocadores empurrarão barcaças contendo produtos a granel no sistema do Rio Amazonas.

O "HB Mapará" e seu navio irmão, "HB Dourada", são empurradores RApide 4600-Z3 construídos pelo estaleiro Uzmar, em Izmit, Turquia.

Ambas as embarcações são projetadas para atender aos requisitos da ABS e do Estado de Bandeira do Brasil (Normam-02/DPC) e fornecer altos padrões de conforto e segurança da tripulação. A casa do leme proporciona visibilidade total máxima com uma estação de controle dianteira dividida, proporcionando visão desobstruída para a área de trabalho do convés de proa, bem como para o comboio de barcaças à frente.

Os rebocadores da linha RApide 4600-Z3 foram projetados para empurrar megacomboios de 35 barcaças, cada uma com um porte bruto de mais de duas mil toneladas. Essas duas embarcações representam a mais nova geração de empurradores de alta potência projetados pela Robert Allan Ltd. especificamente para operação na Amazônia.

O RApide 4600-Z3 acomoda até 18 pessoas com ampla cozinha e refeitório no convés principal. O sistema de propulsão é diesel-elétrico, com três grupos geradores independentes a diesel Wärtsilä 8L20 de média velocidade, cada um desenvolvendo 1.670 ekW. Motores elétricos alimentam os acionamentos azimutais Schottel SRP 430 FP (L-Drives), equipados com bicos personalizados que reduzem a tiragem e componentes de acionamento reforçados para suportar impactos com detritos de rios.

Esta combinação produz um bollard pull de 65 toneladas à frente. A propulsão diesel-elétrica permite que as tripulações operem essas embarcações em águas rasas.

As principais características do RApide 4600-Z3 são:

Comprimento total: 45,6m

Profundidade moldada (casco): 4,0m

Calado operacional mínimo: 2,1m

Calado operacional normal: 2,65m

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/10/2023

PROJETO QUE CONSERVA A AMAZÔNIA SERÁ APRESENTADO PELA PETROBRAS NA COP-27

Da Redação ECONOMIA 15/10/2023 - 15:48

O Florestas de Valor atua nas regiões do Amazonas e Pará para autonomia e desenvolvimento sustentável das comunidades

Exemplo de bioeconomia para conservação da Amazônia, o projeto socioambiental Florestas de Valor será apresentado, nesta terça-feira, dia 15/11, na Conferência da ONU sobre Mudanças

Climáticas - COP-27, pela gerente executiva de Responsabilidade Social da Petrobras, Rafaela Guedes.



Floresta Amazônica - foto: Agência Petrobras

Desenvolvido nos municípios de São Félix do Xingu, Oriximiná e Alenquer, no estado do Pará, e no interior do Amazonas, em Nhamundá, a base do projeto é a conservação da floresta por meio do manejo sustentável de produtos não-madeireiros, como a castanha-do-Brasil, açaí, cacau, cupuaçu, e o óleo de copaíba e andiroba. O projeto trabalha ainda com ações de capacitação e conscientização das comunidades locais para possibilidade de venda e

ampliação dos mercados desses produtos.

A Petrobras apoia o Florestas de Valor pelo Programa Petrobras Socioambiental. Neste período, mais de sete mil pessoas foram capacitadas. As comunidades integram um processo de ensino-aprendizagem e práticas de gestão e uso da terra, que aliam a conservação dos recursos da natureza, geração de renda e garantia dos direitos às populações tradicionais e trabalhadores.

“Nosso objetivo neste projeto é valorizar a floresta em pé e empoderar as comunidades locais com a promoção de atividades que geram renda para elas e ao mesmo tempo conservam a floresta. Atuamos com o conceito de sociobioeconomia, da agroecologia e agricultura de baixo carbono, contribuindo para o incremento de estoques de carbono e a redução de emissões de gases do efeito estufa ao mesmo tempo em que estimulamos a crescente autonomia das comunidades” destaca Rafaela Guedes, gerente executiva de Responsabilidade Social da Petrobras.

Na comunidade de Jarauacá, por exemplo, era comum a extração de árvores nativas como Jataí e a Mari-Mari como forma de sustento. Cada árvore era vendida, em média, por R\$ 300. Com a atuação do Florestas de Valor na região, a comunidade compreendeu uma nova forma de sustento: manter a árvore em pé e extrair o óleo da copaíba, que hoje é vendido por aproximadamente R\$ 30 o litro. Uma árvore chega a produzir, por colheita, até 18 litros. Além da conscientização, os moradores se tornam multiplicadores do conhecimento, muitos deles realizam capacitação em outras comunidades para compartilhar as melhores técnicas de extração sustentável do óleo.

Ganhos de escala com o sistema de garantia de origem

O Florestas de Valor também viabilizou parcerias comerciais entre as comunidades e empresas interessadas nos produtos produzidos. Além disso, possibilitou a inclusão de produtores no Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE) que determina que, no mínimo, 30% dos itens da merenda escolar local sejam adquiridos de agricultores familiares, o que gera uma demanda fixa de diversos gêneros alimentícios, incluindo a polpa de fruta, produzida pelos participantes do projeto. Com isso, o projeto fortalece as comunidades que vivem na região e suas relações com os poderes públicos, empresas e entidades privadas.

O primeiro contrato com o projeto contribuiu para o desenvolvimento e implantação piloto de um sistema de garantia de origem para produtos de Áreas Protegidas no corredor do Xingu, iniciativa denominada Origens Brasil. Esse sistema garante a certificação socioambiental da procedência dos produtos, a rastreabilidade da cadeia produtiva e a possibilidade de aumentar a escala de produção de forma sustentável.

“Com o projeto Floresta de Valor, estamos desenvolvendo mais mercados consumidores que valorizem a garantia de origem e rastreabilidade dos produtos. A partir disso, nossa expectativa é que a renda gerada para as comunidades envolvidas alcance R\$ 4 milhões até 2025”, comenta Rafaela Guedes.

Até o momento, a Petrobras investiu voluntariamente mais de R\$ 1 bilhão em projetos socioambientais. São apoiadas iniciativas voltadas para desenvolvimento econômico sustentável; educação; conservação da biodiversidade costeira e marinha; e conservação de florestas e áreas naturais.

Atualmente a Petrobras apoia projetos desenvolvidos nos biomas Mata Atlântica, Amazônia, Caatinga e Cerrado. Em 2021, estes projetos atuaram na recuperação ou conservação de cerca de 3% do território doméstico (mais de 175 mil hectares de florestas e áreas naturais, além do fortalecimento de mais de 25 milhões de hectares de áreas protegidas).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/10/2023

CMA CGM ATUALIZA PLANO DE CONTINGÊNCIA PARA ROTAS COM MANAUS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/10/2023 - 20:11



Arquivo/Divulgação

Companhia informou que condições meteorológicas que geraram restrições no Rio Amazonas seguem instáveis, impedindo prever com precisão quando será possível retomar embarques em Manaus

Diante do agravamento das condições de navegabilidade do Rio Amazonas em razão de estiagem severa, a CMA CGM vêm atualizando nos últimos dias seu plano de contingência para o serviço 'Manaus Shuttle'. De acordo com o armador, as condições de navegabilidade do corredor hidroviário vêm apresentando uma redução substancial no nível das águas ao longo do seu leito. A empresa ressaltou que o cenário afeta diretamente a capacidade de carga com que os navios podem transitar pelo rio, limitando embarques e descargas no porto de Manaus (AM).

O plano de contingência, atualizado nesta sexta-feira (13), prevê que o navio Bomar Praia (viagem 0LD2IN1MA) seguirá direto para Fortaleza (CE) e descarregará todas as cargas de BRMAO/BRVCO a bordo: ETA BRFOR em 20 de outubro de 2023. Já o Marfret Guyane (viagem 0LDSFN1MA) seguirá direto para Fortaleza e descarregará todas as cargas de BRMAO/BRVCO a bordo: ETA BRFOR em 18 de outubro de 2023.

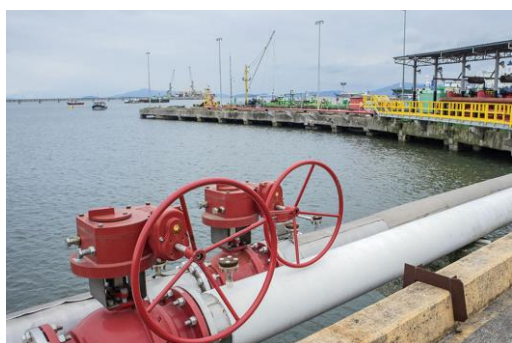
A CMA CGM avisou seus clientes que as cargas a bordo dessas embarcações serão embarcadas para Manaus assim que o nível das águas permitir. "As condições meteorológicas que geraram estas restrições continuam instáveis, o que não nos permite fornecer, com precisão, uma previsão de melhoria. Estamos trabalhando em soluções alternativas e iremos mantê-lo continuamente informado", afirmou a companhia em comunicado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/10/2023

RESTRIÇÕES ADIAM VINDA DE NAVIOS COM MELHOR PEGADA DE CARBONO, DIZ LOUREIRO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 13/10/2023 - 19:46



Arquivo/Divulgação

Diretor do Centronave alerta que 70% das embarcações a serem entregues até 2025, com configuração mais eficiente, têm capacidade superior a 12.500 TEUs, faixa que Brasil já não recebe ou possui limitações operacionais

As dificuldades para o recebimento de porta-contêineres acima de 12.000 TEUs, além de prejudicar a eficiência

logística, adiam a vinda de embarcações mais eficientes aos portos brasileiros, elevando fretes e reduzindo a competitividade. A avaliação é do diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Cláudio Loureiro. Ele ressaltou que as limitações de calado fazem com que operem na costa brasileira uma geração de navios que já não são eficientes nem têm a pegada de carbono que o setor de navegação demanda para os próximos anos.

Segundo Loureiro, isso acontece num cenário em que a Organização Marítima Internacional (IMO) vem ampliando as exigências sobre o transporte marítimo para reduzir emissões da queima de combustíveis fósseis, as próximas embarcações tendem a ser cada vez maiores, pois o consumo de combustível por contêiner cai à medida em que a capacidade de carregamento cresce. O Centronave estima que, mesmo com 390% mais capacidade, uma embarcação de maior porte consome proporcionalmente cerca de 70% menos bunker por TEU.

Ele citou dados da Alphaliner que indicam que 70% dos navios que estão saindo dos estaleiros no período de 2023 a 2025 têm capacidade superior a 12.500 TEUs, faixa que o Brasil já não recebe ou possui restrições operacionais. O diretor do Centronave acrescentou que grande parte dessas embarcações já é movida a combustíveis alternativos, como metanol, amônia e hidrogênio verde (H2V). "A visão que tenho é que cada vez estamos ficando mais defasados", disse Loureiro, na última semana, durante painel do 42º Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex), no Rio de Janeiro.

O executivo avalia que os portos brasileiros não têm capacidade satisfatória para atender navios com combustível fóssil e mencionou que o país hoje enfrenta sérios problemas para o abastecimento de bunker em Santos (SP). "Mal consigo abastecer pela Transpetro combustível fóssil, que dirá montar uma rede de abastecimento de combustíveis alternativos", lamentou.

consumo-combustivel-tabela-centronave.jpg Loureiro afirmou que o setor de navegação busca um custo menor por TEU em relação ao combustível. Enquanto um navio de 2.500 TEUs consome 82 toneladas de bunker por dia a um custo diário de US\$ 20/TEU (consumo de combustível por contêiner), um navio de 12.200 TEUs, cinco vezes maior em capacidade de transporte, consome 127 toneladas/dia de bunker, com custo diário de US\$ 6/TEU com combustível.

O diretor do Centronave salientou que as empresas de navegação estão trabalhando na pegada de carbono da atividade. "Se não fizermos isso, daqui até 2050, não vamos poder circular. Temos meta de emissão zero de carbono em 2050. Temos regulações rígidas da IMO. Independente de regulação internacional, será uma necessidade ambiental. Estamos preparados e nos preparando para operar com emissão zero de carbono", garantiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/10/2023

PREFEITURA DO RIO LANÇA EDITAL PARA TRANSPORTE AQUAVIÁRIO EM LAGOAS DA ZONA OESTE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 13/10/2023 - 16:53



Reprodução (Divulgação Prefeitura Rio de Janeiro)

Edital prevê criação de 16 linhas para transportar aproximadamente 90.000 passageiros/dia, com investimentos privados da ordem de R\$ 95 milhões durante 25 anos de concessão

A Prefeitura do Rio lançou, na última quarta-feira (11), o edital de licitação do projeto de implantação de transporte aquaviário nas lagoas da Barra da Tijuca e de Jacarepaguá. A proposta é criar 16 linhas que vão transportar cerca de 90.000 passageiros por dia. O

valor do investimento privado é de R\$ 95,3 milhões, ao longo do prazo de concessão, que será de 25 anos. De acordo com o edital, a outorga mínima é de R\$ 3,2 milhões.

O diretor de estruturação de projetos da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar), Lucas Costa acredita que a instalação do novo modal é atrativa tanto para quem usa transporte público quanto para o usuário de carro particular. Ele considera um passo importante para o transporte público da cidade. “Os estudos são claros e mostram que existe uma demanda significativa nos bairros do entorno. A instalação desse novo modal, inclusive, também é uma alternativa para desafogar o trânsito nas avenidas das Américas e Ayrton Senna”, explicou.

A prefeitura informou que, desde o início dos estudos de viabilidade, a CCPar fez reuniões com moradores da Barra da Tijuca e de Jacarepaguá, regiões impactadas pelo projeto. Segundo a gestão municipal, a população participou de audiência pública na Câmara Comunitária da Barra, em abril, para apresentar propostas. Em março, documentos referentes ao processo foram disponibilizados por 30 dias, durante consulta pública.

A ideia é que as linhas sejam implementadas gradualmente, começando pela ligação da estação Jardim Oceânico do metrô a Rio das Pedras e, depois, chegando à Linha Amarela e ao canal de Marapendi. Além disso, há previsão de integração de bairros e pontos de interesse como Gardênia Azul, Muzema, Barra Shopping, Parque Olímpico, Península e condomínios residenciais e comerciais com saídas para as lagoas. A tarifa prevista é a mesma dos transportes públicos municipais, com integração tarifária e inclusão no sistema de bilhetagem da cidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2023

NAVIO POLAR TERÁ BATIMENTO DE QUILHA NESTA TERÇA-FEIRA (17)

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 13/10/2023 - 16:02

Arquivo/Divulgação



Cerimônia ocorrerá no Estaleiro Jurong Aracruz, onde NPo Almirante Saldanha será construído. Incorporação à esquadra está prevista para segundo semestre de 2025

A Marinha do Brasil realiza, na próxima terça-feira (17), o batimento de quilha do navio polar (NPo) Almirante Saldanha. A cerimônia do primeiro navio do tipo construído no país ocorrerá no Estaleiro Jurong Aracruz, no Espírito Santo. A construção do navio é conduzida pela Marinha, com execução da sociedade de propósito específico (SPE) 'Polar 1' e gerência da

Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron).

A incorporação do NPo Almirante Saldanha à força naval está prevista para o segundo semestre de 2025. O navio terá cerca de 103 metros de comprimento, autonomia de 70 dias e tripulação de 95 pessoas, incluindo 26 pesquisadores. Na fase de construção, de acordo com a Marinha, já foram gerados 600 empregos diretos e 6.000 indiretos.

Com capacidade de operar nas águas geladas da região Antártica, o NPo Almirante Saldanha integra o Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos e de Apoio Antártico (Prohidro), que prevê a obtenção de navios hidroceanográficos a serem empregados em águas polares, a fim de ampliar o suporte logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz e de incrementar as atividades de pesquisa científica no Continente Austral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2023

PORTOS MOVIMENTARAM MAIS 5,72% DE JANEIRO A AGOSTO EM COMPARAÇÃO AO PERÍODO EM 2022

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 13/10/2023 - 08:22



Os portos brasileiros movimentaram, de janeiro a agosto, 850,4 milhões de toneladas de cargas, 5,72% mais do que o mesmo período de 2022. Os TUPs movimentaram 557,1 milhões de toneladas, 6,97% mais do que janeiro-agosto de 2022. Os portos organizados movimentaram 293,3 milhões de toneladas no período (mais 3,42%).

Os granéis sólidos somaram 512,8 milhões (mais 8,41%) e os granéis líquidos, 214,9 milhões de toneladas (mais 5,12%). A carga containerizada movimentou 82,7 milhões de toneladas, resultado 3,2% abaixo do mesmo período do ano passado. A carga geral, com 40 milhões de toneladas, também teve desempenho 3,63% abaixo.

O longo curso foi responsável por movimentar 595,4 milhões de toneladas, resultado 6,34% superior a janeiro-agosto de 2022. A cabotagem movimentou 140,6 milhões de toneladas (mais 3,25%) e a navegação fluviais, 90,1 milhões de toneladas (mais 10,36%).

As expostações cresceram 8,76% no período, enquanto a importação declinou 3,64%.

Isoladamente, no mês de agosto os portos brasileiros movimentaram 116,8 milhões de toneladas. O resultado é 6,73% melhor do que agosto de 2022. Os granéis sólidos somaram 72,4 milhões de toneladas (mais 7,74%); granéis líquidos, 27,9 milhões de toneladas (mais 8%); carga containerizada, 11,7 milhões de toneladas (mais 2,99%); e carga geral, 4,9 milhões de toneladas (menos 4,6%).

No longo curso, em agosto foram movimentadas 85,5 milhões de toneladas, resultado 7,6% melhor do que agosto de 2022. No mês, as exportações cresceram 11,06% em comparação a agosto de 2022. As importações decresceram 7,82%. A cabotagem, com 17,9 milhões de toneladas, cresceu 7,13%.

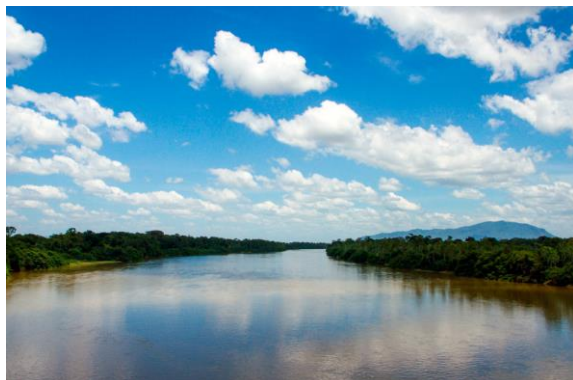
Os portos organizados movimentaram 39,1 milhões de toneladas em agosto, resultado 0,37% superior ao mesmo mês do ano passado. Os TUPs movimentaram 77,7 milhões de toneladas (mais 10,26%).

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/10/2023

ANTAQ AUTORIZA AFRETAMENTOS DE CABOTAGEM EMERGENCIAL NA REGIÃO AMAZÔNICA

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 13/10/2023 - 07:59



Com o intuito de reduzir os impactos da estiagem na região amazônica no país, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na quarta-feira (11), um despacho autorizando o afretamento de cabotagem de todos os tipos de carga na região.

O despacho, apresentado pelo diretor Wilson Lima Filho foi aprovado ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior). O objetivo é agilizar a liberação para afretamento de embarcações

menores que consigam navegar na região que está com profundidades reduzidas em função da grave seca da região amazônica.

A liberação, em caráter excepcional, é válida pelo prazo de 90 dias e busca contribuir para amenizar os efeitos devastadores, ambientais e econômicos, para todo o território nacional devido à estiagem. Dados do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden) mostram que a região enfrenta a pior seca nos últimos 40 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2023

ANTAQ APROVA PLANO DE AÇÃO PARA FISCALIZAÇÃO CONJUNTA DA FIPS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/10/2023 - 07:56



O plano aprovado prevê que a fiscalização do contrato ferroviário será dividida em cinco partes com delimitação de competências entre autoridade portuária, Antaq e ANTT

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou proposta de divisão de atribuições entre a autarquia portuária, a Autoridade Portuária de Santos (APS) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na gestão e fiscalização da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS).

As sugestões – aprovadas na Reunião Ordinária de Diretoria da semana passada e publicadas no Diário Oficial da União da última sexta-feira (6) – fazem parte da proposta do novo Plano de Trabalho ao Convênio de Cooperação Técnica e Delegação de Competências, celebrado entre Antaq e ANTT, estabelecendo ações a serem empreendidas para a integração entre os dois órgãos visando à fiscalização da FIPS.

A FIPS é o contrato de cessão do ativo ferroviário do Porto de Santos, com gestão associativa. O projeto estabelece uma gestão associada entre VLI, MRS e Rumo para administração da ferrovia. Também prevê uma regulação conjunta da Antaq e da ANTT.

De acordo com o documento, a fiscalização, por parte da Agência e da ANTT no contrato ferroviário, será organizada em cinco partes: a) cumprimento do contrato de cessão; b) adequação da infraestrutura e da superestrutura ferroviárias; c) execução dos investimentos pactuados; d) operação, no que tange às interações com o porto e as demais entidades que nele atuam, e com os Municípios (relação porto-cidade); e e) operação, no que tange à programação ferroviária.

O documento contendo o entendimento final da agência quanto ao ajuste do Plano de Ação será enviado a ANTT. Para ter acesso ao documento clique aqui. Confira abaixo o resumo das definições de competências propostas pela Antaq.

Definição das Partes

Conforme o Plano de Ação, no primeiro item, a proposta é de criação de fiscalização regular anual programada específica do contrato da FIPS, voltada para a Autoridade Portuária de Santos.

Porém, essa fiscalização acontecerá de forma separada da fiscalização geral da autoridade portuária, e terá como escopo a solicitação à APS todas informações atualizadas sobre o cumprimento de eventuais desentendimentos e pendências e também a concretização das determinações feitas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) ao edital de concessão conjunta.

Já a segunda parte, que trata da adequação da infraestrutura e superestrutura ferroviária, deve ficar a cargo da fiscalização da ANTT, a quem caberá a fiscalização de qualquer ativo ferroviário. O

documento sugere que as fiscalizações aconteçam com a participação de um fiscal da Antaq, unicamente para troca de informações e conhecimentos.

A terceira parte, que analisa a execução dos investimentos pactuados, deve ser fiscalizada de forma direta pela autoridade portuária. A APS será responsável também pela aprovação dos projetos executivos, pela autorização para a realização de todas as intervenções, e pelo seu recebimento após a finalização e apresentação dos documentos correspondentes pela Administradora da FIPS.

Caberá à Antaq atuar somente de maneira periódica, solicitando à autoridade portuária informações sobre os investimentos, dos documentos e dos relatórios de fiscalização. A Agência poderá fazer verificações no local para verificação de eventuais inconsistências.

A quarta parte caberá integralmente à Antaq. Isso porque será fiscalizada a operação no que tange às interações com o porto e as demais entidades que nele atuam, e com os Municípios (relação porto-cidade). Por ser um assunto somente portuário, as fiscalizações da Autarquia serão realizadas de acordo com os moldes já realizados: rotineiras; extraordinárias e periódicas.

A quinta e última parte trata da operação, no que tange à programação ferroviária, e será somente fiscalizada pela ANTT. O entendimento é de que o conhecimento é de total expertise da Agência de Transportes, não devendo, portanto, contar com a participação da Antaq.

Fonte: Antaq

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/10/2023

NOVO POLO DA UNIVERSIDADE PETROBRAS É INSTALADO NO RIO GRANDE DO NORTE

Da Redação OFFSHORE 13/10/2023 - 07:52



Lançamento do Polo Regional da Universidade Petrobras no Rio Grande do Norte - Foto: Cesar Ricardo / Divulgação

Iniciativa focará em treinamentos, projetos e serviços de pesquisa e desenvolvimento em vários segmentos, em especial na transição energética

A Petrobras lançou ontem (10/10) o Polo Regional da Universidade Petrobras no Rio Grande do Norte. Este é um marco importante na história da Petrobras e reafirma o compromisso da empresa em fortalecer sua

presença no Nordeste, transformando a região em um importante polo de investimentos em transição energética. Com a análise e implementação de projetos relacionados à energia eólica e solar, aproveitando as vastas áreas disponíveis no estado, a Petrobras quer fazer parte do desenvolvimento de um ecossistema sustentável onde construirá um hub de projetos de energia eólica.

O novo Polo Regional da Universidade Petrobras criará condições e oportunidades para a formação de parcerias com instituições de ensino locais, associações profissionais e outras empresas da região. A Petrobras está construindo uma importante parceria técnica com o Hub de Inovação e Tecnologia do SENAI-RN, em Natal, com o Instituto Federal do Rio Grande do Norte (IFRN), Faculdades de Energias Renováveis em Natal e Mossoró. Além disso, o CTGAS-ER (Centro de Tecnologias do Gás e Energias Renováveis) é uma instituição de referência na área de energias renováveis no Rio Grande do Norte, oferecendo cursos, projetos e serviços de pesquisa e desenvolvimento.

Parcerias estratégicas poderão promover uma rica troca de conhecimento, compartilhamento de recursos e colaboração em projetos de pesquisa e desenvolvimento. A Universidade Petrobras (UP)

tem um compromisso com a transição energética da companhia. O novo Campus avançado em Natal é um passo importante nessa direção. A presença da UP na região permitirá uma melhor compreensão de necessidades locais e, assim, poderão ser desenvolvidos programas de treinamento mais adequados à realidade da região. Isso pode incluir aspectos técnicos específicos, requisitos regulatórios e cultural, possibilitando abordagens adaptadas às características da região. A chegada da UP desempenha um papel importante no desenvolvimento de talentos locais, fortalecendo a capacidade da força de trabalho da empresa e estimulando o crescimento econômico regional, ao fornecer uma mão de obra especializada localmente, além de estimular iniciativas de geração de emprego e renda. O Polo Regional da Universidade Petrobras no Rio Grande do Norte contribuirá para o desenvolvimento sustentável da região e do país, capacitando profissionais e desenvolvendo tecnologias voltadas para fontes mais limpas e sustentáveis de energia.

Durante o lançamento, estiveram presentes o Gerente Executivo de Gestão Integrada de Transição Energética, Cristiano Levone de Oliveira e o Gerente Geral da Universidade Petrobras, Antonio Felipe Flutt. Ao falar sobre a energia do futuro, Levone destacou o papel da Petrobras na transição energética justa, em linha com as empresas congêneres internacionais, priorizando a importância de parcerias de excelência técnica, para atuar em negócios de baixo carbono, diversificando o portfólio de forma rentável e promovendo a perenização da Petrobras.

O evento reuniu representantes de instituições educacionais do estado, como universidades, institutos e grupos de pesquisa, além de representantes da Secretaria de Educação do Governo do RN e da FIERN.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/10/2023

ARTIGO - TEORIA DA DERROTABILIDADE EM FACE DA EXCLUSIVIDADE. APLICAÇÃO DISCRIMINATÓRIA

Por Mario Teixeira e Rafael Martins OPINIÃO 13/10/2023 - 07:42



Pelos portos brasileiros são movimentadas mais de 95% das mercadorias que fazem parte da pauta do comércio exterior do país, cuja movimentação é feita pelo mar, conforme pesquisa divulgada pelo Instituto Nacional de Estudos Jurídicos e Empresariais - INEJE.

Os trabalhadores dos portos são integrantes dessa realidade comercial significativa. Eles trabalham diuturnamente, enfrentando toda a sorte de intempéries e os mais drásticos ambientes laborais para a consumação desse desempenho portuário nacional. Durante a pandemia do coronavírus, apesar da fatalidade que retirou a vida de muitos companheiros de trabalho, os portuários não se afastaram dessa atividade e foram os principais protagonistas do aumento das operações registradas nesse drástico período.

Pelos achados regulatórios, observa-se que o Brasil não ficou isolado com relação aos reflexos da crise mundial, pois assim como em outros países, houve aumento das exportações e importações, que elevou, conseqüentemente, a demanda por meios logísticos para sua distribuição.

O setor portuário foi a principal ferramenta logística do Brasil. Diante do contexto pandêmico, predominou-se o sistema de trabalho portuário avulso, ainda que as empresas operadoras portuárias tivessem a alternativa legal de contratar a vínculo empregatício. Vínculo esse que inclusive foi flexibilizado, temporariamente, com intuito de excepcionar as contratações com exclusividade.

Neste artigo se discute a aplicação da teoria da derrotabilidade em relação à exclusividade dos trabalhadores Portuários avulsos nos portos brasileiros para contratação, pelas empresas operadoras portuárias, a vínculo empregatício a prazo indeterminado. Argumenta-se que a exclusividade é necessária para garantir o cumprimento da Lei nº 12.815, de 2013, e que a falta de

trabalhadores registrados no Ogmo não justifica a contratação de trabalhadores não registrados. O autor também critica a prática de oferecer salários abaixo da média remuneratória do setor portuário, para induzir a recusa dos trabalhadores e permitir a contratação de trabalhadores de fora do órgão de gestão de mão de obra (Ogmo).



Autores *Mario Teixeira é advogado e presidente da FENCOVIB*

Rafael Martins é advogado, mestrando em Direito e Políticas Públicas, especialista em Direito

Constitucional. Residente jurídico no Tribunal de Contas Estadual do Paraná – TCE-PR. Membro de Comissão de

Direito Previdenciário - OAB/DF. Secretário-Geral da Comissão de Valorização e Apoio da Jovem Advocacia - OAB/DF.

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

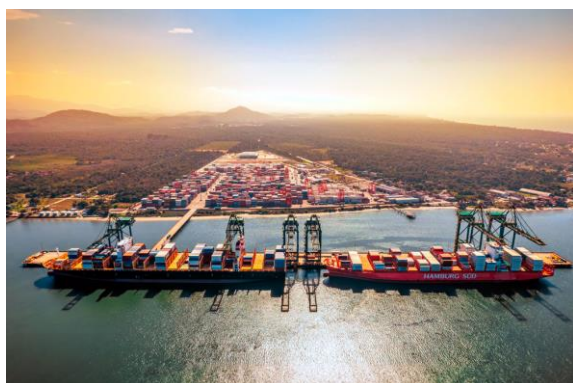
<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/Teoria-da-derrotabilidade-em%20face-da-exclusividade-Aplicacao-discriminatoria.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2023

PORTO ITAPOÁ MOVIMENTOU 12.891 CONTÊINERES NA IMPORTAÇÃO EM SETEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/10/2023 - 07:17



O Porto Itapoá movimentou 12.891 contêineres, em operações de importação, em setembro. O resultado, segundo em desempenho mensal do porto, foi puxado, sobretudo, pelas cadeias de maquinário e seus componentes (correspondendo a 30% do total), metalurgia e siderurgia (24% do total), plástico e suas obras (23%) e produtos químicos (23%).

“O fim de ano, tradicionalmente, é uma época forte para a importação, sobretudo pelas festas de fim de ano e preparação da indústria ao ano que virá”, disse o presidente do Porto Itapoá, Cássio Schreiner. O total

movimentado pelo porto em setembro, considerando importações, exportações, cabotagem e demais operações, foi de 54.367 contêineres.

A principal origem dos produtos importados segue sendo a China, responsável por 83% das importações que vieram pelo Porto Itapoá em setembro. “Nós temos hoje o menor tempo de trânsito de importação da Ásia dentre os portos do cluster Sul do Brasil”, comenta Schreiner. “Esse é um diferencial importante para o importador, pois lhe dá mais segurança em suas operações e prazos de produção”.

O Chile ficou em segundo lugar, com 10% do total, e a Índia em terceiro, com 7%.

O mês de setembro também foi marcante para as operações crossdocking exportação – modalidade em que os exportadores enviam a carga solta nos caminhões para serem colocadas no contêiner dentro do terminal. “Já é o melhor ano da nossa história, com 2.218 contêineres operados, superando a movimentação do ano todo de 2022, quando movimentamos 2.047 contêineres”, ressalta Schreiner.

As cadeias mais significativas nesse tipo de operação foram de papel e celulose, responsável por 64% do total, e plástico e suas obras, com 36%.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 173/2023
Página 75 de 75
Data: 17/10/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Os principais destinos foram a China, cerca de 60% do total, Singapura, cerca 24%, e Espanha, com 18% do total.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2023



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/10/2023