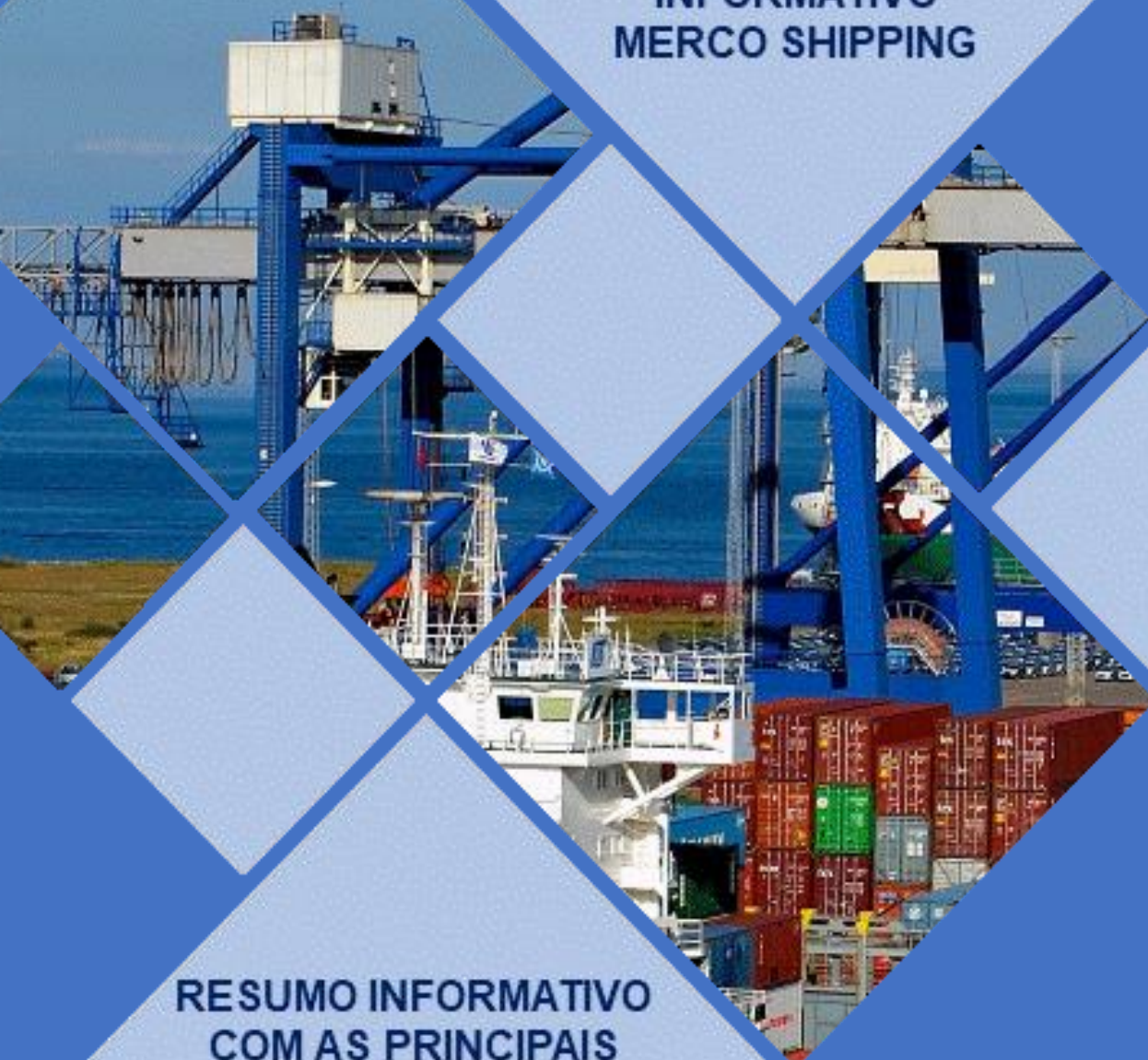


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 177/2023
Data: 23/10/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
HÁ SEIS MESES NO COMANDO DA APS, ANDERSON POMINI FAZ BALANÇO DE GESTÃO PARA A TRIBUNA.....	4
EMPRESA FAZ INVESTIMENTO BILIONÁRIO PARA ACELERAR MODERNIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	8
AVIAÇÃO INTERNACIONAL SERÁ AMPLIADA COM ROTA BRASIL-ARGENTINA.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	9
DECISÃO DO CONTRAN REFORÇA PRAZO PARA REALIZAÇÃO DO EXAME TOXICOLÓGICO ATÉ 28 DE DEZEMBRO DE 2023.....	9
PORTAL PORTO GENTE	9
MINISTRO NA VEGA POR ÁGUAS RASAS NO PORTO DE SANTOS.....	9
SEMANA LIXO ZERO EM ITAJAÍ TERÁ APOIO DA GOMES DA COSTA.....	10
SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES TEM SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PROGRAMADOS.....	11
EM MEIO A SECA HISTÓRICA, SUPER TERMINAIS RECEBE NAVIO PARA ZONA FRANCA.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	14
EDITORIAL – INOVAÇÃO NOS TRANSPORTES: UM PASSO SÓLIDO PARA O FUTURO	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Aeroporto 1</i>	15
<i>Aeroporto 2</i>	15
<i>Seca na Amazônia 1</i>	15
<i>Seca na Amazônia 2</i>	15
<i>Amazônia Azul</i>	15
NACIONAL - VLI INICIA TESTES DE OPERAÇÃO SEMIAUTÔNOMA DE TRENS NA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA.....	15
REGIÃO SUDESTE - APS RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL PELA TERCEIRA VEZ CONSECUTIVA	16
REGIÃO NORTE - NAVIO CONSEGUE ATRACAR NO SUPER TERMINAIS COM CARGA PARA A ZFM.....	17
MERCOSUL - MASSA E MILEI DISPUTAM SEGUNDO TURNO DA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL NA ARGENTINA.....	18
OPINIÃO – ARTIGOS - O PODER DA SIMPLICIDADE. SIMPLES ASSIM!.....	19
OPINIÃO – ARTIGOS - INOVA PORTOS PROMETE SER UM MARCO NA TRANSFORMAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO	21
OPINIÃO – ARTIGOS - AMAZÔNIA: ABANDONADA E QUEIMANDO	22
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	23
CHEVRON COMPRA HESS POR US\$ 53 BILHÕES.....	23
ONDE ESTARÃO OS INCENTIVOS PARA O HIDROGÊNIO?.....	24
LWART TERÁ SEGUNDA MAIOR RERREFINARIA DO MUNDO EM SÃO PAULO.....	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	28
AÇÕES DA PETROBRAS DESABAM 6% COM MUDANÇA NO ESTATUTO. ANALISTAS VEEM BRECHA A INDICAÇÕES POLÍTICAS. ENTENDA.....	28
COMMODITIES GARANTEM FLUXO DE DÓLARES PARA O BRASIL	30
AÇÕES DA PETROBRAS DESPENCAM APÓS ESTATAL ANUNCIAR REVISÃO DE REGRAS DE INDICAÇÃO PARA A ALTA ADMINISTRAÇÃO.....	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	33
‘CHINA É PARCEIRA DE PRIMEIRA GRANDEZA NO NOVO PAC’, DIZ SECRETÁRIA.....	33
CENÁRIO EXTERNO TEM DUAS MENSAGENS: JUROS ALTOS NOS EUA E MUDANÇA DO MODELO CHINÊS, DIZ CAMPOS NETO... 34	34
REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR NEGOCIA IMPOSTO REDUZIDO A PROFISSIONAL LIBERAL, COMO MÉDICO E ADVOGADO.....	35
VALOR ECONÔMICO (SP).....	37
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA PETROBRAS TERÁ PARCELA INÉDITA PARA PESQUISA EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	37
ALIADOS PRESSIONAM LULA A TROCAR MINISTROS	37
PORTAL PORTOS E NAVIOS	40
PETROBRAS ATINGE RESULTADO HISTÓRICO EM EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DE SUAS REFINARIAS	40
PETROBRAS BUSCA EQUILÍBRIO ENTRE DEMANDA E CAPACIDADE DA INDÚSTRIA, DIZ TRAVASSOS.....	40
PETROBRAS INICIA TESTES COM TECNOLOGIA INÉDITA PARA MEDIÇÃO DE VENTOS.....	42
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM SETEMBRO	43
TECON SANTOS TEM NOVO SISTEMA OPERACIONAL	44
TCP ADQUIRE 11 NOVOS RTGS	45
RUMO TEM NÚMERO RECORDE NA FORMAÇÃO DE MULHERES AUXILIARES DE MANOBRAS DE TRENS NA OPERAÇÃO SUL.....	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 177/2023
Página 3 de 49
Data: 23/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ANTAQ DESCLASSIFICA DUAS EMPRESAS AO CERTAME PARA ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO PORTO DE ITAJAI	46
PORTO DE IMBITUBA MIRA NA QUALIFICAÇÃO DE SUA INFRAESTRUTURA PARA AMPLIAR MOVIMENTAÇÃO	47
EM MEIO A SECA HISTÓRICA, SUPER TERMINAIS RECEBE NAVIO ABASTECIDO COM INSUMOS PARA A ZONA FRANCA.....	48
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	49
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	49



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

HÁ SEIS MESES NO COMANDO DA APS, ANDERSON POMINI FAZ BALANÇO DE GESTÃO PARA A TRIBUNA

'O maior desafio do Porto de Santos é o modal rodoviário', afirma

Por: *Ted Sartori*



'O maior desafio do Porto de Santos é o modal rodoviário', afirma Anderson Pomini Foto: Sílvio Luiz/AT

Em abril, Anderson Pomini assumiu a presidência da Autoridade Portuária de Santos (APS). Seis meses se passaram e, para A Tribuna, ele fez um balanço sobre o período no comando do Porto de Santos. Na entrevista, Pomini também fez projeções envolvendo o Parque Valongo.

São seis meses à frente da Autoridade Portuária de Santos. Qual o balanço das ações feitas? O que poderia ser destacado?

Posso destacar a abertura total de diálogo com a população regional, operadores, sindicatos de trabalhadores, autoridades e toda a comunidade portuária. Também cito o acordo com a Marimex, que viabiliza implantação da pera ferroviária; a reabertura do Museu do Porto; a implantação do sistema de visitação permanente ao Porto pelo canal de navegação; a redução de tarifas para navios verdes, de cabotagem e de cruzeiros; as providências e consenso para implantação do túnel Santos-Guarujá, sem necessidade de desapropriações; a reabertura do Porto aos diretores dos sindicatos, que estavam com crachás bloqueados; as obras na Perimetral da Margem Direita; inclusão da Perimetral da Margem Esquerda no PAC do Governo Federal; a parceria com a Prefeitura de Santos para a criação do Parque Valongo; e o início das operações da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). Agradeço ao ministro Márcio França pela oportunidade e ao ministro Sílvio Costa Filho pelo apoio a todos os projetos que tornarão o Porto de Santos ainda mais eficiente e competitivo.

Quais os próximos desafios e o que se pretende implementar até o final do ano?

Queremos firmar parceria com o Governo do Estado para PPP do túnel; tomar as providências finais para a Perimetral do Guarujá; iniciar a realocação das famílias da Prainha para conjuntos habitacionais; realizar o concurso público para reforçar nosso quadro de servidores; concluir os estudos para o aprofundamento do canal para 16 metros e, na sequência, buscar os 17 metros.

O que a APS pode fazer para diminuir o tempo de espera dos navios na área de fundeio?

É preciso entender que muito da permanência de navios nas áreas de fundeio, sobretudo os de cabotagem, se deve à espera dos armadores por novas contratações para operações de transporte de cargas entre os portos brasileiros e da América do Sul. Isso acontece em razão das oportunidades de novos serviços pela proximidade de Santos com o maior polo comercial e industrial do País, bem como das malhas ferroviárias que convergem para o Porto. O ritmo das operações está normal, a não ser em períodos chuvosos, como o atual, que obrigam o fechamento dos porões e que interrompem o embarque de grãos. Além disso, estamos dando andamento a projetos de expansão para novos terminais, que vão ampliar a capacidade de atendimento do maior Porto do Hemisfério Sul. Outra providência é implantar o VTMS, um sistema de monitoramento on-line por câmeras de todo o complexo, desde a área de fundeio, que vai agilizar a entrada e saída de navios, permitindo aos terminais e a todos os envolvidos neste trabalho mais agilidade nas operações.

Santos tem demanda por investimentos e o novo PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) propõe a expansão do Porto. Como isso está sendo planejado?

Os projetos de expansão estão em andamento. Um deles, no Largo Santa Rita, prevê 16 novos berços, o que equivale a um Porto de Paranaguá dentro do Porto de Santos. Temos projetos de adensamentos em preparação e de criação de novas áreas para as atividades portuárias. Hoje, o Porto movimentava mais de 5 milhões de contêineres/ano e dá conta perfeitamente. Mas olhamos para frente e vamos ampliar esta capacidade.

Falando em expansão, não podemos esquecer dos recordes de movimentação do Porto. Diante disso, como será resolvida a questão dos acessos ao complexo santista, que estão colapsados?

O maior desafio do Porto de Santos é o modal rodoviário, que ainda responde por 70% da nossa movimentação. O Porto de Santos não pode continuar dependendo apenas de uma única faixa de rolamento, na pista de descida da Via Anchieta, para acesso aos caminhões que chegam do Planalto e do Interior para descarregar. Quando a Via Anchieta foi inaugurada, em 1947, o Porto movimentava 3 milhões de toneladas por ano. Hoje, movimentamos 164 milhões de toneladas por ano e ainda contamos com o mesmo acesso de descida Planalto-Baixada. Este clamor regional pela nova pista de descida para caminhões vai dar resultado e teremos a participação do Governo do Estado nesta obra vital. Também vamos investir na melhoria dos acessos à Margem Direita e na conclusão da Perimetral da Margem Esquerda. Isso sem falar no túnel, que vai facilitar a vida de toda a comunidade portuária e ainda da população de toda a Região Metropolitana da Baixada Santista.

O Parque Valongo irá permitir que lanchas e motos aquáticas atraquem naquele local? Como isso será feito?

Sim. O Parque Valongo, capitaneado pela Prefeitura e que será entregue em junho de 2024, vai ser tornar um grande atrativo para o turismo náutico. O calado ao longo dos sete armazéns permite atracação de embarcações de menor porte, embora não comporte mais navios. Todo este sistema será implantado com a orientação da Capitania dos Portos e com ajuda dos nossos especialistas no assunto. Trata-se de uma obra que terá o mérito de criar uma nova atração turística regional e também revitalizar de vez o Centro Histórico de Santos.

Ainda sobre o Parque Valongo, como o local será movimentado? O que está sendo previsto para gastronomia, já que, quando o assunto é turismo, tem um papel importante dentro desse processo?

Estamos sendo procurados por interessados em abrir restaurantes, bares, espaços para entretenimento e muito mais no espaço do Parque Valongo. A Prefeitura de Santos já estuda tais detalhes com grande empenho e tenho a certeza que será oferecido o melhor para a população da Baixada Santista e para os turistas, inclusive para os que chegarem pelos navios de cruzeiros. E todo o cuidado será tomado para que os estabelecimentos contribuam para tornar o Centro de Santos mais movimentado. Tenho certeza de que haverá opções para todos os gostos e bolsos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/10/2023

EMPRESA FAZ INVESTIMENTO BILIONÁRIO PARA ACELERAR MODERNIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Em período de 12 anos, Santos Brasil destina R\$ 2,6 bilhões para avanços no Tecon Santos

Por: Ted Sartori



O Tecon Santos, localizado na área portuária de Guarujá, está sob responsabilidade da Santos Brasil desde a segunda metade da década de 90 e é referência Foto: Divulgação

O terminal de contêineres Tecon Santos está puxando os investimentos da Santos Brasil no Porto de Santos. O projeto de ampliação e modernização da unidade somará R\$ 2,6 bilhões, em valores atualizados, até 2031, elevando a capacidade do terminal para 3 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano.



“A estratégia de crescimento da Santos Brasil está focada em três principais frentes: contêineres e carga geral, logística integrada e graneis líquidos. A origem da nossa história está em Santos e é aqui que fica a nossa principal operação, o Tecon Santos. Continuaremos a investir fortemente em ampliação e modernização, gerando capacidade para a demanda do Porto nos próximos anos”, afirma o diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, Roberto Teller.

Na Baixada Santista, a Santos Brasil opera, além do Tecon Santos, o Terminal de Veículos (TEV), ambos na Margem Esquerda do Porto de Santos; além do Terminal Logístico Saboó, de carga geral, na Margem Direita do complexo portuário, e dois Centros Logísticos Industriais Aduaneiros, o Clia Santos e o Clia Guarujá.

Os investimentos ocorrem desde 2019. Na primeira fase, concluída em 2021, a companhia investiu R\$ 450 milhões e aumentou o cais do terminal, totalizando 1.510 metros. Trata-se do maior berço contíguo da América Latina, permitindo a atracação simultânea de três navios de 366m, do tipo New Panamax, e um navio ro-ro (para veículos e carga rolantes), ou quatro porta-contêineres e um navio ro-ro.

Expansão

A segunda fase, em andamento, prevê o aporte de R\$ 540 milhões em obras de pátio, compra de equipamentos elétricos para elevar a capacidade dos atuais 2,3 milhões de TEU para 2,6 milhões de TEU já em 2023. Entre os equipamentos estão oito E-RTGs (guindastes de pátio), dois portêineres (guindastes de cais), 30 conjuntos tratores e 30 semirreboques. Os guindastes deixaram a China no navio Zhen Hua 35 no dia 2 e têm previsão de chegada ao terminal no final de novembro.

Os novos portêineres são da empresa chinesa ZPMC e têm 50 metros de altura, do cais à lança, e 70 metros de comprimento de lança, além de capacidade para movimentar até dois contêineres de 20 pés cheios ao mesmo tempo e até 100 toneladas de carga. Eles se somarão aos 13 portêineres já existentes no terminal santista, todos elétricos, dos quais oito são também da ZPMC.

Como os dois últimos recebidos em 2020, os novos portêineres têm a tecnologia TPS (truck position system - sistema de posicionamento de carretas), que define de forma precisa o local de parada dos veículos para as movimentações de embarque e descarga.

Já os oito E-RTGs são os primeiros equipamentos deste tipo elétricos comprados pela companhia. A intenção da empresa é realizar troca progressiva dos equipamentos e veículos movidos a diesel por elétricos e a implantação pioneira do shore power (energia elétrica disponível nas instalações portuárias), em estudo, para fornecer no futuro energia aos navios atracados.

Tecnologia

Outra frente importante dos investimentos destinou-se à modernização dos sistemas e softwares utilizados pela Santos Brasil. É o caso do Opus-TOS (terminal operating system), da CyberLogitec, que entrou em operação em setembro e permitiu um salto operacional na companhia, unificando as operações de contêineres, garantindo a melhoria no nível de serviço, no planejamento e na produtividade da empresa.

Escolhido pela facilidade de integração com novas tecnologias, o novo TOS habilita o terminal a operar equipamentos com tecnologias de ponta, o que inclui a utilização de OCRs (sigla de optical character recognition, ou reconhecimento ótico de caracteres), equipamentos controlados remotamente, simulações por digital twin e inteligência artificial. Além disso, consolida a operação com dados em tempo real, garantindo informações precisas ao Centro de Controle Operacional (CCO) da companhia.

A mudança do TOS faz parte de um investimento de mais de R\$ 40 milhões realizado na troca de softwares e equipamentos que permitirão maior utilização de tecnologias digitais no planejamento e operação dos terminais (além de Santos, foi adotado no Tecon Vila do Conde, no Pará) para aumentar a eficiência, de forma a atender com agilidade seus clientes.

O objetivo é deixar os terminais portuários da Santos Brasil prontos para o crescimento da demanda, possibilitando o crescimento da produtividade em até 20%.

ESG no foco



De olho nas práticas ESG, a Santos Brasil está adotando cada vez mais práticas ligadas aos eixos ambiental, social e governança, conforme preconiza a sigla em inglês.

Na gestão de resíduos, a empresa implantou, há dois anos, o biodigestor de resíduos orgânicos. Cerca de 40 toneladas de resíduos, provenientes do refeitório, foram tratadas internamente. Para se ter uma ideia, o Tecon Santos tem cerca de 1.800 funcionários e lá são oferecidas de 800 a 900 refeições/dia.

Para o consumo de água, o terminal possui estação de tratamento de efluentes para água de reúso, captação da água da chuva e reúso de água na limpeza de pátios, lavagem de equipamentos e armazenamento de água para reserva de emergência. Além disso, faz a gestão de recursos hídricos via telemetria nos hidrômetros, inovação desenvolvida na Santos Brasil que rendeu para a companhia o reconhecimento com o Prêmio ESG Grupo Tribuna 2023.

Já sobre as emissões de CO₂/TEU, houve instalação de IoT (Internet das Coisas) nos veículos do pátio para reduzir o consumo de diesel; compensação de 100 % das emissões de gases de efeito estufa de escopo II (energia) nas suas operações em São Paulo, Santa Catarina e Pará, por meio da compra de certificação IREC (International REC Standard); e redução de custos com energia, com a troca de lâmpadas incandescentes por LED, sensor de presença nos armazéns e sistema de emergência abastecido por energia solar.

Apoio a projetos

A Santos Brasil vai apoiar em 2024, por meio de leis de incentivo municipais e federais, 58 projetos e eventos voltados à cultura, educação - incluindo educação ambiental - e esporte nas cidades onde mantém operações no País, somando mais de R\$ 4 milhões de investimentos.

A maioria está em Santos e Guarujá. Também há iniciativas em São Bernardo do Campo (SP); Barcarena (PA); Imbituba (SC) e Itaqui (MA). A escolha aconteceu a partir do 2º Edital de Projetos Incentivados realizado pela Companhia. Foram recebidas 234 propostas de todo o Brasil, 8% a mais que no edital anterior.

“Estamos muito felizes com o aumento das inscrições e, conseqüentemente, do número de projetos que serão atendidos. Estimamos que cerca de 100 mil pessoas serão impactadas de forma positiva com essas iniciativas”, destacou a gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice de Toledo Dupuy.

Formare

Um dos programas de maior sucesso desenvolvidos pela Santos Brasil é o Formare, que há mais de uma década contribui com a formação de jovens que vivem no entorno do Tecon Santos, desenvolvendo habilidades pessoais e profissionais.

Desde a primeira edição, o projeto já formou 291 jovens e, destes, 109 foram contratados pela companhia em diferentes áreas Foto: Divulgação

Desde a primeira edição, o projeto já formou 291 jovens e, destes, 109 foram contratados pela companhia em diferentes áreas.



Realizado em parceria com a Fundação Iochpe, o programa Formare da Santos Brasil é voltado para jovens em situação de vulnerabilidade social e oferece aulas teóricas e práticas no Tecon Santos.

É um programa de educação profissional, pioneiro no setor portuário, com duração de cerca de um ano. Está atualmente, na 16ª edição, com a participação de 20 alunos e alunas, entre 17 e 19 anos, todos moradores de Guarujá.

Além da capacitação profissional como assistente administrativo na área portuária, com 1 mil horas-aula, os selecionados têm acesso à bolsa-auxílio, refeição na empresa, uniforme, material didático e seguro de vida.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/10/2023



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVIAÇÃO INTERNACIONAL SERÁ AMPLIADA COM ROTA BRASIL-ARGENTINA

Voos serão realizados a partir de 16 de dezembro e conectará Porto Seguro a Buenos Aires



Aeroporto de Porto Seguro (BA) receberá voos internacionais - Foto: SINART

Promover a aviação internacional, fomentar o turismo e permitir um intercâmbio cultural entre os brasileiros com diversos povos do mundo também são iniciativas trabalhadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) com o Ministério do Turismo. E para ampliar a capilaridade do setor aéreo, o Brasil ganhará mais uma rota para a Argentina. A partir de 16 de dezembro, o aeroporto de Porto Seguro, na Bahia, terá os primeiros voos diretos para Buenos Aires.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o novo voo é uma oportunidade para que os Argentinos possam conhecer as praias e cultura do povo baiano. Por outro lado, será aberta uma janela de oportunidade para os brasileiros visitarem as mais belas cidades do país vizinho. "A aviação internacional, assim como a nacional, tem potencial para crescer ainda mais. Além de impulsionar o turismo, o modal aéreo gera emprego, renda e movimenta a economia do país", observou o ministro Silvio Costa Filho.

Os voos entre Brasil e Argentina, tanto de ida como de volta, operados no aeroporto de Porto Seguro, serão realizados exclusivamente aos sábados durante o período de verão. A aeronave sairá no período da manhã do aeroporto baiano com destino à capital Argentina. No mesmo dia, o voo retornará no início da noite do país vizinho com destino à Bahia.

A gestão do aeroporto de Porto Seguro é feita pela Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico (Sinart). Até agosto deste ano, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), mais de 150 mil passageiros passaram pelo terminal. Neste mesmo período, o aeroporto registrou 1.084 voos entre chegadas e partidas.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 23/10/2023



Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

DECISÃO DO CONTRAN REFORÇA PRAZO PARA REALIZAÇÃO DO EXAME TOXICOLÓGICO ATÉ 28 DE DEZEMBRO DE 2023

“Essa decisão é muito importante para que os condutores se atentem ao prazo estabelecido e não deixem para fazer o exame na última hora”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adualdo Catão

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) referendou nesta sexta-feira (20), sem nenhuma mudança no texto, a Deliberação 268/2023, que estabelece o prazo para a realização do exame toxicológico por motoristas profissionais. Com a decisão, a deliberação assume forma de resolução, definindo que condutores com Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) das categorias C, D e E terão até 28 de dezembro para regularizarem a situação.

Após esse período, a não realização do exame implicará em multa de R\$ 1.467,35 e sete pontos na CNH. Também voltam a valer as multas de condutores que não tiverem feito o teste. “Essa decisão é muito importante para que os condutores se atentem ao prazo estabelecido e não deixem para fazer o exame na última hora”, afirmou o secretário nacional de Trânsito, Adualdo Catão.

Quem precisa fazer?

- O exame toxicológico de larga janela de detecção verifica o consumo, ativo ou não, de substâncias psicoativas com análise retrospectiva mínima de 90 dias;
- Ele precisa ser efetuada a cada 30 meses por motoristas das categorias C, D e E, que dirijam ônibus ou caminhões, por exemplo;
- É possível verificar a situação por meio do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT);
- A Senatran também usa o sistema de notificação eletrônica para alertar, com 30 dias de antecedência, o vencimento do prazo para a realização do teste, bem como as penalizações decorrentes de sua não realização.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 23/10/2023



PORTAL PORTO GENTE

MINISTRO NAVEGA POR ÁGUAS RASAS NO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

O porto não opera por si só.

Convém ao ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, praticar medidas eficazes para acelerar o seu processo de decisão para concretização do volume de obras do Porto de Santos, anunciadas e urgentes. Precisa definir a continuidade dos estudos aprovados em diretoria para dotar a gestão da Autoridade Portuária de estruturas administrativa e operacional bem definidas. Com essa inação, perdem o (nosso maior) Porto e o (nosso bem maior) Brasil.



Canal do estuário do Porto de Santos. Crédito: Acervo Portogente.

Veja mais * Pás eólicas de exportação serão fabricadas no Porto de Santos



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115647-pas-eolicas-de-exportacao-serao-fabricadas-no-porto-de-santos>

Numa análise criteriosa, percebe-se uma paralisação administrativa incompatível com o papel de uma liderança que se propõe fazer acontecer projetos importantes e contratos de longo prazo. Obras para expandir a logística do Porto e promover maior produtividade. Resultados excepcionais exigem uma cultura de alto desempenho, como é o caso da construção das perimetrais, em ambas as margens portuárias (Santos e Guarujá), em que são necessários processos licitatórios e de desapropriações de longo prazo.

Veja ainda * Por que se cala o governador de São Paulo sobre as hidrovias da Baixada Santista?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115626-por-que-se-cala-o-governador-de-sao-paulo-sobre-as-hidrovias-da-baixada-santista>

As obras anunciadas de aumentar a profundidade do canal do Porto, para operar navios modernos com calado de 17 metros, e o túnel submerso ligando as margens desse canal, são projetos complexos e grandiosos. Um cenário, cuja solução na gestão anterior foi um fracasso, nutrido pela panaceia da privatização. Nesta, é preciso esclarecer como haverá dinamismo por meio da delegação. A comunidade do Porto e a sociedade em geral torcem pelo sucesso.

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

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

Tudo que foi anunciado até hoje, em sua maioria, são reivindicações de décadas. Entretanto, obras como a terceira via da Anchieta e a via verde são prioridades, como as demais, cuja execução deverá ser provida por contratos de Parceria Público-Privada (PPP), com o objetivo de garantir o financiamento, a construção ou a gestão de algum serviço. O clima não pode ser de desalento, caso dure mais uma semana de indecisão.

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

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

A intenção do presidente do Porto de Santos de implementar a fabricação de pás eólicas junto ao cais, em área disponível, trata-se de um projeto de alta qualidade e com investidor manifesto. Excelente logística, fomenta a energia verde, porto indústria e Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Espera-se que esta semana essa ameaça de fracasso seja eliminada em definitivo. Pois o Porto de Santos precisa e pode inovar, e ajudar o crescimento e desenvolvimento do Brasil.

Veja também * Terminal Logístico Saboo realiza operação especial para receber pás eólicas

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/115377-terminal-logistico-saboo-realiza-operacao-especial-para-receber-pas-eolicas>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/10/2023

SEMANA LIXO ZERO EM ITAJAÍ TERÁ APOIO DA GOMES DA COSTA

Redação Portogente

Depois da unidade de embalagens, empresa comemora o reconhecimento da planta de alimentos com o certificado Lixo Zero

A Gomes da Costa, empresa líder no segmento de pescados enlatados, além de participar da 4ª Semana Lixo Zero Itajaí (SC), é uma das patrocinadoras do evento de mobilização socioambiental, que acontece entre os dias 20 e 28 de outubro. O apoio da Gomes da Costa ao projeto está

relacionado ao Compromisso Responsável e Objetivos 2025, que visa fortalecer as boas práticas da companhia em relação aos resíduos produzidos em suas unidades fabris localizadas na cidade.



Crédito: Divulgação.

Em agosto, a unidade de embalagens foi reconhecida pelo Instituto Lixo Zero Brasil (ILZB), por alcançar 99,2% no índice de boas práticas na destinação de resíduos. Agora, a fábrica de alimentos também recebeu a certificação com 97,65% de desvio de aterro.

“Ao receber essa certificação demonstramos nosso comprometimento diário em buscar soluções sustentáveis para os desafios ambientais do setor. Estamos empenhados em implementar práticas de sustentabilidade em todas as etapas da cadeia de produção, desde o desenvolvimento de embalagens ecologicamente corretas até a conscientização dos consumidores sobre a importância da reciclagem”, afirma Malu Girardi Pereira, Coordenadora de Meio Ambiente da empresa.

Idealizada pelo Instituto Lixo Zero Brasil, a Semana Lixo Zero ocorre em mais de 300 municípios brasileiros desde 2010 e é considerada um dos maiores eventos de mobilização socioambiental do país, pois resulta em grandes debates e mudanças relacionadas a gestão de resíduos em diversas cidades.

No total, a Semana Lixo Zero Itajaí já realizou mais de 100 atividades gratuitas para a comunidade, com a colaboração de mais de 100 voluntários e envolvimento de mais de 30 instituições, impactou diretamente mais de duas mil pessoas. Entre as ações realizadas, os mutirões de limpeza contribuíram para retirar mais de cinco toneladas de resíduos das ruas, praias e mangues da cidade.

A quarta edição, realizada em Itajaí, conta com o apoio da Prefeitura de Itajaí, Instituto Itajaí Sustentável (INIS), Secretaria da Educação, Marina Itajaí, Rastro Sustentabilidade e da Gomes da Costa.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/10/2023

SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES TEM SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PROGRAMADOS

Assessoria de Comunicação



Manutenção de pavimento e reforço de sinalização estão entre os trabalhos previstos

A Ecovias, concessionária responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), realizará serviços de manutenção em todas as rodovias, no período de 23 a 29 de outubro. A programação de trabalhos tem o objetivo de manter a qualidade das rodovias, a segurança viária e o conforto dos usuários.

Manutenção de pavimento, de passarelas, viadutos e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas, além de limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego, estão programadas para ocorrer ao longo de toda a via Anchieta, do km 9,7 ao km 65, em ambas as direções, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Os trabalhos de lavagem de placas e reforço de sinalização vertical também serão realizados em todo o trecho e ambos os sentidos da via, mas apenas no período noturno.



O pavimento da rodovia dos Imigrantes também passará por manutenção, assim como as passarelas, viadutos e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas, além de limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego. Estes trabalhos vão ocorrer em toda a via, entre o km 11 e o km 70, tanto na pista sentido Capital quanto na que leva ao Litoral, sempre das 08h às 17h e das 21h às 05h. Além disso, haverá trabalhos de lavagem de placas e reforço de sinalização vertical em toda a extensão e nos dois sentidos da rodovia, mas estes últimos serão realizados apenas das 21h às 05h.

Nas rodovias Cônego Domênico Rangoni (CDR) e Padre Manoel da Nóbrega (PMN) estão previstos, em toda a extensão e em ambos os sentidos, serviços de manutenção de pavimento, de passarelas, viadutos e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas, além de limpeza e pintura de superfícies expostas ao tráfego, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Nas mesmas rodovias ainda estão previstos trabalhos de lavagem de placas e reforço de sinalização vertical em todo o trecho e nos dois sentidos, mas apenas a noite, das 21h às 05h.

Nas Interligações Planalto e Baixada, além da saída do Guarujá pela SP-248, nos dois sentidos e em todo o trecho, serão executados os serviços de manutenção de pavimento, de passarelas, viadutos e juntas de dilatação, limpeza de barreiras rígidas, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Já no período noturno, das 21h às 05h, acontecem os serviços de lavagem de placas e reforço de sinalização vertical em todo o trecho e nos dois sentidos.

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

Bloqueios

Nas noites de 23, 28 e 29 de outubro, estão previstos os bloqueios no trecho de serra da pista norte da Imigrantes, para transposição de cargas especiais. As intervenções devem ocorrer entre 23h30 e 5h30. Neste período, para seguirem em direção a São Paulo, os motoristas deverão utilizar o trecho de serra da pista norte da Anchieta. Esta programação pode sofrer alterações devido às condições climáticas.

Na segunda-feira (27), a pista norte da via Anchieta estará fechada para obras no trecho de serra. No período, estará em vigor a Operação 5X3, com descida pela pista sul da via Anchieta e pista sul da rodovia dos Imigrantes e subida pela pista norte da rodovia dos Imigrantes. Já no dia 29 de outubro, a pista sul da rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra, do km 40 ao km 55, para obras de manutenção, das 21h às 5h, com subida pela via Anchieta.

Recomendações aos motoristas

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/10/2023

EM MEIO A SECA HISTÓRICA, SUPER TERMINAIS RECEBE NAVIO PARA ZONA FRANCA

Assessoria de Comunicação

Navio Izmir, da MSC, atracou no terminal portuário na tarde deste sábado, trazendo 140 contêineres

O Super Terminais, terminal portuário privado em Manaus, recebeu no final da tarde deste sábado (21) o navio Izmir, da MSC, com 140 contêineres abastecidos com insumos para a Zona Franca de Manaus. Até segunda-feira, 23 de outubro, o navio deve deixar Manaus abastecido com 110 contêineres.



Manaus super terminais - Crédito: Tadeu Rocha / Divulgação.

Devido ao baixo nível dos rios do Amazonas, o navio atracou no Super Terminais com 10% da sua capacidade, o que representa a mesma quantidade de carga que as balsas conseguem transportar, com o diferencial da maior celeridade no trajeto. Este é o primeiro navio que o Super Terminais recebe desde o final de setembro.

Oriundo de Vila do Conde, o navio Izmir tem 157 metros e calado de 5,8 metros. Essas características permitiram que a embarcação acessasse a região de Manaus com os insumos necessários para o Estado do Amazonas. A operação complexa para chegada do navio no Super Terminais foi possível graças ao esforço de diversos atores da cadeia logística que se empenham para trazer a embarcação em meio a seca histórica e amenizar a situação crítica que se encontra a indústria amazonense.

"Diante da grande necessidade e condição emergencial que estamos passando, a chegada deste navio torna-se histórica. Foi um trabalho árduo, de muitos dias, mas junto com a MSC conseguimos fazer esta embarcação chegar a Manaus com as condições necessárias para atender nossa linha", afirma Anibal Simões Lima, gerente operacional do Super Terminais.

"O Grupo MSC segue comprometido na busca de soluções para auxiliar na continuidade da prestação do serviço, bem como, no atendimento aos nossos clientes e a todo o mercado de Manaus e região", diz Adriana Menezes, gerente do Grupo MSC - Manaus e Porto Velho.

De acordo com Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais, a grave seca que atinge o Amazonas tem impactado toda a população, diversos setores da economia local e o transporte fluvial de mercadorias também tem sido afetado.

"O setor é essencial para a região, já que 85% de todos os produtos que entram e saem de Manaus passam por rios navegáveis. Estamos muito felizes em conseguirmos receber este navio abastecido com insumos para a Zona Franca. Seguimos com a mesma eficiência desses 27 anos de história e nossa equipe permanece preparada para receber as cargas conforme for sendo possível pelas condições fluviais", explica Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais.

Mais celeridade

De acordo com Lima, os navios são mais vantajosos em relação às balsas para o transporte de mercadorias devido a maior celeridade e segurança do transporte. "São necessárias em média 10 balsas para trazer a carga transportada em um navio, em condições normais. No caso do Izmir, mesmo carregado com apenas 10% da sua capacidade, ele se tornou bem mais rápido e seguro para trazer os insumos para a Zona Franca", explica.

A expectativa é a de que nos próximos dias a situação de transporte de cargas em Manaus comece a melhorar. "Conseguimos desviar a rota deste navio e trazê-lo para Manaus. Tivemos a sorte de o Rio Madeira não estar baixando nos últimos dias. Acreditamos que até os próximos 20 dias o rio esteja subindo novamente e situação comece a melhorar", afirma Paulo Bernardes, da praticagem de Manaus.

Super Terminais



Com mais de 25 anos de experiência no mercado de transporte e logística, o Super Terminais é o mais eficiente terminal privativo no Polo Industrial de Manaus e o único porto do Brasil a ser considerado verde. Opera cargas em contêineres, cargas de projetos e cargas soltas. A estrutura oferece ainda os equipamentos mais modernos do mercado. Entre as grandes preocupações da empresa estão a preservação da maior floresta tropical do mundo – a Floresta Amazônica –, a capacitação para promover um ambiente focado em sustentabilidade.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/10/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INOVAÇÃO NOS TRANSPORTES: UM PASSO SÓLIDO PARA O FUTURO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A busca contínua por eficiência e sustentabilidade nas operações logísticas é uma necessidade premente em um mundo cada vez mais consciente das questões ambientais. A recente iniciativa da empresa VLI, que ampliou seu projeto chamado Leader, é uma demonstração de como o setor privado pode desempenhar um papel vital na transformação e otimização do transporte ferroviário no Brasil.

A integração de locomotivas com tecnologia de assistência à condução nos corredores ferroviários do País é um avanço importante. Essa inovação permite não apenas uma condução mais eficiente e segura, mas também contribui para a redução das emissões de CO2. O alinhamento do projeto Leader com a estratégia de descarbonização da VLI é um exemplo de como as empresas estão se comprometendo ativamente com a redução dos impactos ambientais.

A economia de combustível prevista de aproximadamente 7% nos corredores Leste e Sudeste, e de 3,5% no Corredor Norte, é uma prova tangível do potencial dessas tecnologias para reduzir o consumo de combustíveis fósseis e, por conseguinte, as emissões de carbono. À medida que essa tecnologia é continuamente refinada e adaptada à realidade operacional da VLI, pode-se esperar melhorias contínuas em eficiência e sustentabilidade.

É crucial notar que, embora a assistência à condução seja uma realidade, o maquinista permanece um elemento essencial no processo. Sua supervisão e habilidade de retomar o controle do trem quando necessário são fundamentais para garantir a segurança das operações ferroviárias. Essa colaboração entre tecnologia e habilidades humanas é um exemplo de como a inovação pode aprimorar, em vez de substituir, o trabalho humano.

A primeira fase de implementação do projeto Leader, que planeja instalar o sistema em 226 locomotivas operando nos principais fluxos da VLI, promete reduzir o desgaste do material rodante e aprimorar a segurança nas operações ferroviárias. Isso é uma vitória tanto para a eficiência operacional quanto para a segurança.

Essa iniciativa da VLI deve servir como um exemplo inspirador para outras empresas no setor de transporte e logística. Mostra que, por meio de inovação e compromisso com a sustentabilidade, o setor privado pode liderar o caminho para um futuro mais eficiente e ambientalmente consciente.

Inovações como o projeto Leader não são apenas investimentos em eficiência; são investimentos em um futuro melhor, com sistemas de transporte mais sustentáveis e eficazes, alinhados com as demandas de um mundo em transformação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AEROPORTO 1

O Ministério de Portos e Aeroportos estuda a implantação de um novo aeroporto na Grande São Paulo, diante da previsão de esgotamento da capacidade de Congonhas (na cidade de São Paulo) e Cumbica (Guarulhos) nos próximos anos. Segundo o ministro Sílvio Costa Filho, os estudos de viabilidade devem ser concluídos em 60 dias. A ideia é instalar a unidade em Caieiras, no norte da região metropolitana.

AEROPORTO 2

Esse projeto e outros empreendimentos, como a construção do túnel submerso ligando as duas margens do canal de navegação do Porto de Santos (SP), serão debatidos pelo ministro Costa Filho e pelo governador paulista, Tarcísio Gomes de Freitas, nessa sexta-feira.

SECA NA AMAZÔNIA 1

A criação de um plano de trabalho anual na Amazônia, com a realização constante de dragagens nos rios da região, foi proposta pelo deputado federal Capitão Alberto Neto (PL-AM). O projeto foi encaminhado aos ministros Sílvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Renan Filho (Transportes). O parlamentar lembra que esses serviços são a principal forma de mitigar os impactos de fenômenos climáticos intensos, como é o caso da atual estiagem que prejudica o transporte fluvial local, interrompendo a chegada de insumos e a parada da produção da Zona Franca de Manaus.

SECA NA AMAZÔNIA 2

“Quando não existe a dragagem, a profundidade do rio é reduzida, e isso prejudica a navegabilidade. Com a dragagem, a profundidade é ampliada, facilitando o trânsito de embarcações. No Amazonas, os rios são as estradas, estão esse planejamento anual de dragagem nos rios do Amazonas, seria uma garantia de trechos trafegáveis”, afirmou o capitão Alberto Neto.

AMAZÔNIA AZUL

A Economia do Mar na Capital da Amazônia Azul é o tema da sessão que ocorrerá hoje, às 9h30, na Assembleia Legislativa da Bahia. O objetivo é divulgar as atividades e oportunidades neste segmento, estratégico para o estado, que possui a segunda maior baía do mundo, a Baía de Todos os Santos, e a terceira maior do Brasil, a de Camamu, e a maior faixa litorânea do País (1.100 km). O evento reunirá autoridades civis e militares do estado e lideranças empresariais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/10/2023

NACIONAL - VLI INICIA TESTES DE OPERAÇÃO SEMIAUTÔNOMA DE TRENS NA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA

Projeto Leader introduziu 51 locomotivas equipadas com a tecnologia de assistência à condução no Corredor Norte

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Nesta primeira fase de implementação, planeja-se instalar o projeto Leader em 226 locomotivas que operam nos principais fluxos da VLI nos Corredores Norte, Leste e Sudeste Crédito: Divulgação/VLI

A empresa VLI, especializada em soluções logísticas que abrangem a operação de ferrovias, portos e terminais, ampliou o alcance do seu projeto chamado Leader, concebido com o objetivo de otimizar a eficiência energética e, por conseguinte, contribuir diretamente para a redução das emissões de CO2. Esta expansão abrangeu os corredores Sudeste e Leste da Ferrovia Centro-Atlântica e inclui a condução semiautônoma, cujos testes já tiveram início.



No segundo semestre de 2022, o projeto Leader introduziu 51 locomotivas equipadas com a tecnologia de assistência à condução no Corredor Norte do país, que conecta Porto Nacional (TO) ao sistema portuário de São Luís (MA). Além destas, outras 110 locomotivas no Corredor Sudeste e 29 no Corredor Leste foram integradas, totalizando 190 locomotivas com esse sistema.

Mediante o uso deste software, quando o trem atinge uma velocidade superior a 8 km/h, o maquinista pode ativar a condução semiautônoma. Cesar Toniolo, gerente-geral de Engenharia, Desenvolvimento e Tecnologia Operacional da VLI, destaca que o projeto Leader está alinhado com a estratégia de descarbonização da empresa. “Esta tecnologia permite a identificação de fatores operacionais que habilitam a sua condução de forma mais eficiente, reduzindo o consumo de combustíveis fósseis”.

Toniolo prevê uma economia de combustível de aproximadamente 7% nos Corredores Leste e Sudeste, e de 3,5% no Corredor Norte. A expectativa é que essas metas sejam atingidas até 2024, à medida que a tecnologia seja continuamente refinada. “O programa passou por adaptações para as especificidades da ferrovia da companhia e a cada teste são feitas melhorias contínuas no sistema, para cada aprimorá-lo sempre mais. O projeto está em fase de validação e adaptação à realidade operacional da VLI”, explica.

Segundo ele, o maquinista segue essencial na operação do trem. “Ele é responsável por supervisionar a operação do assistente e retomar o controle quando necessário. Cabe a ele assumir o controle do trem em caso de qualquer variável não planejada durante a circulação da composição, garantindo a segurança do sistema ferroviário, bem como executando os procedimentos operacionais de parada ou alertas da passagem do trem”.

Nesta primeira fase de implementação, planeja-se instalar o sistema em 226 locomotivas que operam nos principais fluxos da VLI nos Corredores Norte, Leste e Sudeste. O Leader também contribuirá para reduzir o desgaste do material rodante e aprimorar a segurança nas operações ferroviárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/10/2023

REGIÃO SUDESTE - APS RECEBE PRÊMIO INTERNACIONAL PELA TERCEIRA VEZ CONSECUTIVA

Autoridade Portuária de Santos se destacou na categoria “Parcerias Público-Privadas”
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS), companhia pública que administra o Porto de Santos, recebeu pela terceira vez consecutiva o prêmio AAPA-CIP Port Industry Award of Excellence, concedido pela American Association of Port Authorities (AAPA) e da Secretariat of Inter-American Committee on Ports (S/CIP), da Organização dos Estados Americanos (OEA).

Assim como ocorreu no ano passado, a APS foi destaque na categoria “Parcerias Público-Privadas”, por promover alianças estratégicas público-privadas com stakeholders de diferentes entidades ou setores para o desenvolvimento portuário sustentável e eficiente.

O prêmio será entregue na 31ª edição do Congresso AAPA Latino, que acontecerá no mês de dezembro na Colômbia. A honraria foi criada em 2021 e o Porto de Santos é o único a ser premiado nas três edições.

Na primeira edição da premiação, a APS foi reconhecida pelo trabalho desenvolvido no enfrentamento da pandemia da Covid-19, que contou com o apoio maciço de toda a comunidade portuária local.

De acordo com a organização do evento, a escolha dos vencedores considera ações que tenham contribuído para a eficiência e capacidade dos complexos portuários; benefícios econômicos e efeitos multiplicadores para as economias locais e/ou nacionais; competitividade e cooperação e integração com os principais players do setor portuário para promover a sustentabilidade operacional, entre outros.

O prêmio foi aberto a portos públicos e privados, terminais e operadores portuários dos 35 Estados Membros da Organização dos Estados Americanos (OEA).

Além da APS, receberão a premiação deste ano a Barbados Port Inc. (categoria “Tecnologia e Inovação”) e a DP World Caucedo, porto localizado na República Dominicana (categoria “Desenvolvimento da Infraestrutura Portuária”).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

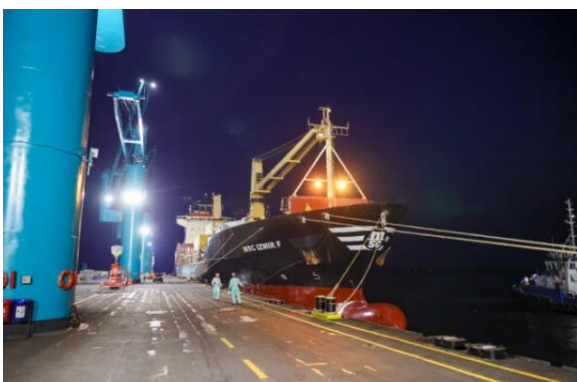
Data: 23/10/2023

REGIÃO NORTE - NAVIO CONSEGUE ATRACAR NO SUPER TERMINAIS COM CARGA PARA A ZFM

Terminal de Manaus estava há mais de um mês sem receber contêineres devido à seca na região amazônica

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br e Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O navio Izmir tem capacidade para transportar mil contêineres, mas chegou com 137, em uma estratégia para manter a navegação mesmo com os níveis dos rios muito baixos Crédito: Divulgação/Super Terminais



Após 32 dias sem movimentar cargas, devido à seca que atinge a região amazônica, o Super Terminais, equipamento privado que opera no Porto de Manaus (AM), retomou suas operações na noite deste sábado (21), com a atracação do navio Izmir, da armadora MSC, que trouxe carga para as indústrias da Zona Franca de Manaus (ZFM).

A embarcação tem capacidade para transportar mil contêineres, mas chegou com 137 (10% da capacidade), em uma estratégia para conseguir manter a navegação mesmo com os níveis dos rios muito baixos.

O planejamento deu certo e os contêineres foram descarregados com insumos importados que darão suporte à produção das fábricas da Zona Franca de Manaus. Ao partir, o navio vai levar 172 contêineres destinados à exportação. Novas operações nestes moldes estão previstas para os próximos dias.

Um mês

Na terça-feira passada, dia 17, o diretor da Super Terminais, Marcello Di Gregorio, falou sobre a falta de embarcações no Terminal de Uso Privado (TUP) de Manaus durante painel do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph). O evento fez parte da programação do fórum Brasil Export, realizado em Brasília.

Na ocasião, Di Gregorio disse que a Super Terminais estava há 28 dias sem receber um contêiner devido à seca dos rios navegáveis da região amazônica. E a previsão era de que novos contêineres só chegassem em 11 ou 12 dias graças à ajuda do terminal da Santos Brasil em Vila do Conde (PA).

“Temos falado direto com a Santos Brasil, agradecemos a ajuda, mas somente isso não é suficiente. No puro achismo, acredito que entre a última quinzena de novembro e a primeira quinzena de dezembro devemos ter rio navegável de novo para receber navios de volta”, comentou.

Apoio

O terminal de contêineres (Tecon) de Vila do Conde vem dando apoio às empresas de navegação que estão com dificuldade de trafegar pelo rio Amazonas. O equipamento operado pela Santos Brasil passou a ser ponto de parada de navios de cabotagem e longo curso com destino a Manaus e que precisam reduzir o peso para navegar com segurança até o destino.

A carga descarregada no Tecon é embarcada em barcaças (embarcação com fundo chato), que têm pouca restrição de navegação, e segue também para a capital amazonense. No retorno, a mesma operação acontece.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/10/2023

MERCOSUL - MASSA E MILEI DISPUTAM SEGUNDO TURNO DA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL NA ARGENTINA

Candidato de esquerda e apoiado pelo governo contrariou os prognósticos e venceu o representante da direita, que era o favorito

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



*Candidato apoiado pelo atual governo, Sergio Massa teve 36.50% no pleito realizado no domingo. Já o representante da extrema direita Javier Milei, que era o favorito, teve 30.09%
Crédito (Sergio Massa): Valter Campanato/Agência Brasil Crédito (Javier Milei): Reprodução/Instagram/Javier Milei*

O ministro da Economia da Argentina, Sergio Massa (Frente de Renovação), surpreendeu os argentinos no domingo, dia 22, e vai disputar o segundo turno da eleição presidencial com o

deputado federal Javier Milei (Partido Libertário).

O resultado do primeiro turno foi favorável a Massa. O candidato de esquerda saiu na frente, com 36.50% contra 30.09% de Milei, representante da extrema direita. A expectativa dos eleitores e de especialistas em Buenos Aires era de que Milei ganhasse no primeiro turno ou apresentasse um resultado maior que o de Massa no primeiro momento.

Massa recebeu o apoio do presidente Alberto Fernández e da vice Cristina Kirchner. Ela, que já presidiu o país, é considerada uma personalidade forte do peronismo. O candidato também ganhou o apoio do presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva. O governo brasileiro enviou R\$ 1 bilhão para a Argentina através do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF).

Já Javier Milei está cumprindo o segundo mandato de deputado federal e fez sucesso ao apresentar alternativas para combater a inflação do país em programas de televisão. Há cerca de um ano a Argentina enfrenta inflação de mais de 120%.

Ele ganhou o apoio de políticos brasileiros como o ex-presidente Jair Bolsonaro, o deputado Marcel Van Hattem (Novo-RS) e o deputado Eduardo Bolsonaro (PL-SP), os dois parlamentares acompanharam as votações neste domingo em Buenos Aires.

No domingo, os dois candidatos movimentaram as ruas de Buenos Aires com seus apoiadores. Em frente ao Hotel Libertador, no centro de Buenos Aires, apoiadores de Milei acompanharam a apuração dos votos, que terminou às 23 horas.

No bairro de Chacarita, a cerca de 7 quilômetros do centro de Buenos Aires, Sergio Massa contou com o apoio de centenas de argentinos.

Em seu discurso, Massa defendeu um “governo de unidade nacional” entre empresários e trabalhadores e disse que, se eleito, vai focar no desenvolvimento nacional. “A Argentina que virá será a do abraço, do campo e da indústria. Do interior e da cidade, do desenvolvimento”, afirmou.

Javier Milei, por sua vez, combateu as críticas à sua candidatura. “Eles vão dizer que viemos aqui para acabar com os direitos. Não confundam, viemos para acabar com os privilégios”, disse.

No domingo, cerca de 35 milhões de argentinos foram às urnas. As eleições ocorreram das 8h às 18h em todo o país. O segundo turno vai acontecer no dia 19 de novembro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/10/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - O PODER DA SIMPLICIDADE. SIMPLES ASSIM!



HUDSON CARVALHO

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

“Por que simplificar, se a gente pode complicar?”

Dito popular

Essa é uma das questões mais intrigantes da natureza humana, em especial no mundo do trabalho.

Todos sabemos o quanto é importante manter os processos – nesse caso, processos de trabalho, fáceis de manejar, rápidos e baratos. Daí, porém, a criá-los e mantê-los assim, há uma grande distância.

Devagar e de forma contínua, tendemos a acrescentar detalhes que parecem importantes, os quais muitas vezes refletem apenas a nossa visão pessoal sobre como o processo deva ser desenhado ou nosso desejo individual de incluir controles que atendam nossa própria expectativa, sem que nenhum desses penduricalhos agregue verdadeiro valor ao resultado final.

Tendo conduzido dezenas de processos de otimização de processos nos últimos anos, entendo que, na prática, há três características que contribuem para a manutenção da simplicidade:

Identificar os processos que realmente importam para a organização, aqueles que estão ligados diretamente ao atingimento de objetivos estratégicos. Esses merecem, de verdade, serem descritos e documentados. Os demais, não necessariamente;

Ao descrever as atividades que farão parte de cada um dos processos acima, é importante ser econômico. Podemos até partir de um conjunto maior de etapas, mas devemos ser muito diligentes em imaginar o processo acontecendo várias e várias vezes, retirando todos os “excessos”, até que estejamos satisfeitos, sabendo que ele funcionará e que nada mais pode ser retirado;

Último, mas não menos importante: os passos acima devem ser dados em equipe, nunca individualmente – justamente para diluir ao máximo os vieses que cada participante possa ter, criando um contexto em que a soma das contribuições individuais – discutidas e melhoradas – seja maior que aquela que o simples conhecimento individual pudesse ter construído.



Você deve ter percebido que seguir o roteiro acima só funcionará se estiver ocorrendo em paralelo um intenso processo de comunicação e de negociação entre os participantes. E – não me canso de bater nessa tecla – que a responsabilidade pela condução desse desafio é do grupo de líderes da organização.

Dá trabalho, mas coloca os assuntos realmente importantes em contínua perspectiva, analisados e continuamente melhorados. Há contribuição maior a ser dada?

Alguns dirão: Eu gostaria muito de ter tempo para lidar dessa forma com esses assuntos tão importantes, mas o dia a dia me consome de forma desproporcional.

Se esse é o seu caso, vou indicar outra medida de simplicidade: separe os assuntos importantes dos urgentes.

Urgências todos temos, todos os dias. E é necessário lidar com elas, resolvê-las. Não é esse o ponto. O erro está em pularmos de um assunto urgente para outro, sem voltarmos para os importantes.

Concentrar-se apenas nos temas urgentes, agindo como bombeiros da organização, significa agir apenas sobre os efeitos dos problemas. É importante, como disse acima, mas ficar refém deles não nos permite atuar sobre as reais causas dos problemas. Sem atenção às causas e a suas soluções, novas urgências aparecerão, criando um círculo vicioso, onde uma urgência cria outra.

Voltando à simplificação dos processos, já vimos como escrevê-los e, agora, vamos falar um pouco sobre a sua manutenção.

A dica de simplicidade aqui é identificar e trabalhar continuamente sobre os “gargalos” do processo. Gargalos são as atividades que restringem a realização das demais. Trabalhando sobre eles, o processo todo flui. Precisamos estar permanentemente atentos à sua ocorrência e trabalhar em equipe para eliminá-los.

Há um livro muito interessante, antigo mas atual, chamado A Meta (Eliyahu M. Goldratt / Jeff Cox), que explica bastante bem o conceito estatístico chamado Teoria das Filas, que expõe de forma bem clara o que são gargalos e como eliminá-los.

Outro ponto de atenção sobre a gestão simplificada do conjunto dos processos é a implantação de sistemas que automatizem todas as atividades possíveis. A adoção de sistemas evita aquele desejo insistente de criarmos inúmeras planilhas para controlar cada item que nos pareça importante. Atividades repetitivas são especiais candidatas à automatização.

Mas atenção: é fundamental que a totalidade dos sistemas que venham a ser implantados “converse” entre si, caso contrário os ganhos de implantação se perdem.

Ainda: a adoção de sistemas eficientes e eficazes é um fator redutor de tempo. Porém, é preciso dizer que o desenho dos processos, da forma como descrevemos acima, deve preceder a implantação de qualquer sistema, caso contrário as eventuais deficiências potencializam-se ao invés de contribuírem para as melhorias. Em outras palavras: se não sabemos como conduzir naturalmente, de forma racional, determinada atividade, não haverá sistema que funcione.

Está disposto a enfrentar o desafio da simplicidade? Mãos à obra.

URGÊNCIAS TODOS TEMOS, TODOS OS DIAS. E É NECESSÁRIO LIDAR COM ELAS, RESOLVÊ-LAS. NÃO É ESSE O PONTO. O ERRO ESTÁ EM PULARMOS DE UM ASSUNTO URGENTE PARA OUTRO, SEM VOLTARMOS PARA OS IMPORTANTES. CONCENTRAR-SE APENAS NOS TEMAS URGENTES, AGINDO COMO BOMBEIROS DA ORGANIZAÇÃO, SIGNIFICA AGIR APENAS SOBRE OS EFEITOS DOS PROBLEMAS. É IMPORTANTE, COMO DISSE ACIMA, MAS FICAR REFÉM DELES NÃO NOS PERMITE ATUAR SOBRE AS REAIS CAUSAS DOS PROBLEMAS.

OPINIÃO – ARTIGOS - INOVA PORTOS PROMETE SER UM MARCO NA TRANSFORMAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO



ROBERTO PAVECK

Gerente de Planejamento Logístico da Autoridade Portuária de Santos

opinioao@portalbenews.com.br



Entre os dias 24 e 25 de outubro, Santos será o palco da 4ª Edição do Inova Portos, o maior evento dedicado à inovação portuária no Brasil. Com a visão de quem participou de todas as edições é interessante observar, a partir das propostas e discussões ao longo de cada evento, a evolução do tema no setor portuário. Enquanto no início o desafio residia em inspirar e implementar uma agenda pró-inovação nas Autoridades Portuárias, nas edições mais recentes podemos celebrar conquistas notáveis para o setor.

Fazendo um paralelo temporal entre as edições do Inova Portos com as transformações do setor, testemunhamos em um curto espaço de tempo grandes mudanças, como a criação de um hub de inovação exclusivamente voltado para os portos, a celebração de acordos entre portos e startups, diversos eventos e o lançamento de novos programas de inovação liderados pelas Autoridades Portuárias. Esses avanços refletem um interesse crescente e uma determinação sólida em direção à inovação no setor portuário.

O mérito mais importante do Inova Portos, contudo, talvez seja a sua capacidade de reunir indivíduos com sonhos e desafios similares em um ambiente colaborativo. Desde a primeira edição em Itaqui, o evento tem proporcionado uma valiosa troca de informações, promovendo um intercâmbio construtivo, sobretudo entre as Autoridades Portuárias que compartilham desafios, experiências e políticas de sucesso.

Como exemplo, citamos o Programa Farol do Porto de Itaqui que inspirou a criação do programa de estágio em Inovação no Porto de Santos e a aderência por outros portos da Norma da Autoridade Portuária de Santos que possibilita a celebração de acordos de cooperação entre portos e startups, com enfoque no desenvolvimento de novas tecnologias.

Nesse contexto é crucial a continuidade do apoio pelo Ministério dos Portos e Aeroportos a realização desse evento. A parceria entre as instituições governamentais e as Autoridades Portuárias desempenha um papel fundamental no estímulo à inovação e no avanço do setor portuário brasileiro. Mantendo essa colaboração, podemos garantir um ambiente propício para a troca de ideias e a formulação de políticas que fortaleçam ainda mais nossos portos.

Para esta 4ª edição, nosso compromisso é manter vivo esse espírito colaborativo, compartilhando as melhores práticas adotadas pelos portos de todo o país e avançando em questões importantes, como as compras públicas de inovações e a integração da inovação na relação entre porto e cidade. Naturalmente, não faltarão discussões sobre as tecnologias mais recentes e o segundo dia do evento se dedicará a apresentar algumas das inovações que estão transformando o setor, com exemplos trazidos pelos maiores beneficiários da inovação: os próprios usuários.

Além disso, olhando para o futuro, reservamos um painel especial para discutir as estratégias que impulsionarão a inovação no setor portuário nos próximos anos. A 4ª edição do Inova Portos promete ser um marco na contínua transformação do setor portuário brasileiro. Estamos ansiosos para iniciar

essas discussões e descobertas que certamente ajudarão a moldar o futuro deste setor tão relevante para a economia do nosso país.

FAZENDO UM PARALELO TEMPORAL ENTRE AS EDIÇÕES DO INOVA PORTOS COM AS TRANSFORMAÇÕES DO SETOR, TESTEMUNHAMOS EM UM CURTO ESPAÇO DE TEMPO GRANDES MUDANÇAS, COMO A CRIAÇÃO DE UM HUB DE INOVAÇÃO EXCLUSIVAMENTE VOLTADO PARA OS PORTOS, A CELEBRAÇÃO DE ACORDOS ENTRE PORTOS E STARTUPS, DIVERSOS EVENTOS E O LANÇAMENTO DE NOVOS PROGRAMAS DE INOVAÇÃO LIDERADOS PELAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/10/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - AMAZÔNIA: ABANDONADA E QUEIMANDO



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br



Sem ajuda da chuva, a Amazônia só queima. Manaus está tomada de fumaça faz semanas. Na noite de sexta-feira, dia 13, uma chuva fez com que, no sábado, dia 14, amanhecêssemos conseguindo respirar com alegria. No decorrer do dia, o cenário do caos respiratório voltou. Fala-se em 140 ou 300 brigadistas do Ibama e ICMBio, apoiados por 600 ou 1.500 bombeiros militares do Amazonas. Não pode ser sério, mas é o que se identifica na mídia. Se somarmos o total otimista e forem 2.100 profissionais, divididos para 1.664 focos de incêndio, há menos de dois combatentes para cada foco de incêndio. Será que realmente se quer extinguir estes incêndios?

A fumaça é irritante e adocece – já vivemos a falta de oxigênio durante a pandemia e agora o tal “pulmão do mundo” vive a falta de oxigênio para todos – antes era “só” para as vítimas da Covid-19, mas atualmente a cidade inteira está sem oxigênio, com níveis de poluição e contaminação do ar alarmantes. Enquanto isso, a imprensa nacional, de pauta única, só relata exaustivamente o que acontece no Oriente Médio. Lembro-me também das coberturas reiteradas quando o Canadá teve queimadas e Nova York foi tomada pela fumaça.

A imprensa nacional se preocupa, à exaustão, com a fumaça dos EUA, com grupos de 1 mil ou 2 mil brasileiros afetados por uma calamidade aqui ou uma guerra noutro continente. Entretanto, quando uma cidade inteira da Amazônia está tomada pela fumaça, quando há 1.664 focos de incêndio no Amazonas, não há uma reportagem investigativa, detalhe ou aprofundamento da questão – não há imagens aéreas ou de drones. Vira paisagem, normalidade e isso é um grande emblema do descaso com que o país trata a Amazônia. O ponto não é a relevância internacional, afinal é relevante. Todavia, o que chamo a atenção é para a irrelevância da nossa tragédia, em especial quando é na Amazônia.

O município de Autazes, no Amazonas, tem cerca de 7.599 km². Para comparar, o município de São Paulo possui 1.521 km². O Estado de São Paulo possui 8.200 bombeiros militares, enquanto o Amazonas inteiro possui 1.104. Quando mobilizaremos um contingente compatível com o tamanho dos incêndios no Amazonas? Acredito que nunca, pois não há verdadeiro interesse na preservação da Amazônia. Ela queima, arde, invade uma capital de fumaça e tudo vira nota de rodapé na imprensa nacional e na atuação dos governos. É mais fácil e barato reproduzir, à exaustão, o que se propaga nas agências de notícias internacionais – seguimos falando do que não nos cerca, para esquecermos os problemas que nos circundam.

Não faltam rastreamentos e informações de satélite. Não faltam vídeos de denúncia no YouTube e outras redes. Há informação abundante, mas falta recurso e esforço para combater o incêndio natural, acidental ou criminoso. Afinal, depois da queimada terão inúmeras razões para vir o pasto e a agricultura. É assim que a Amazônia queima, sem que ninguém dê importância, afinal, ela fica nos corações e nas mentes por momentos efêmeros. Ela é um ícone que só tem valor para falar dela, tirando algum proveito, mas não para viver nela, para interagir respeitosamente com ela.

A Amazônia é um símbolo para uma exploração constante e futura, mas não para o zelo cuidadoso ou para a proteção detida de seus recursos – ela é para a destruição, queimando, usurpando e retirando tudo o que se pode dela, desde que não se faça nada e não seja necessário investir. Assim, vamos destruindo-a e condenando mais de 2 milhões de pessoas a respirar sua fuligem, em meio aos rios que não são hidrovias e que dependem de dragagem e manutenções que só acontecem após a emergência, mas nunca com a prevenção. Seguimos com uma ausência secular de infraestrutura. E o descaso só aumenta. Tomara que a temporada de chuva chegue logo, para nos salvar. Fora disso, parece que não acordaremos antes da destruição total.

NÃO FALTAM RASTREAMENTOS E INFORMAÇÕES DE SATÉLITE. NÃO FALTAM VÍDEOS DE DENÚNCIA NO YOUTUBE E OUTRAS REDES. HÁ INFORMAÇÃO ABUNDANTE, MAS FALTA RECURSO E ESFORÇO PARA COMBATER O INCÊNDIO NATURAL, ACIDENTAL OU CRIMINOSO. AFINAL, DEPOIS DA QUEIMADA TERÃO INÚMERAS RAZÕES PARA VIR O PASTO E A AGRICULTURA. É ASSIM QUE A AMAZÔNIA QUEIMA, SEM QUE NINGUÉM DÊ IMPORTÂNCIA, AFINAL, ELA FICA NOS CORAÇÕES E NAS MENTES POR MOMENTOS EFÊMEROS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/10/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

CHEVRON COMPRA HESS POR US\$ 53 BILHÕES

Aquisição marca entrada da petroleira na Guiana e avanço da consolidação no mercado de shale gas dos EUA

Por *epbr* 23 de outubro de 2023 Em *Empresas, Petróleo e gás*



Riersgard Multi-Well Pad site, located close to Ross, North Dakota

A Chevron anunciou nesta segunda-feira (23/10) a compra da Hess por US\$ 53 bilhões (R\$ 266 bilhões). É a segunda aquisição este ano feita pela petroleira, que comprou a PDC Energy em maio por US\$ 6,3 bilhões. O acordo acontece menos de duas semanas após a fusão da ExxonMobil e Pioneer e marca uma consolidação no mercado de shale gas (gás de xisto) dos EUA.

Com a compra, a Chevron assume os ativos de shale gas e óleo da Hess em Bakken, na Dakota do Norte. São 465 mil acres de áreas exploratórias e produção de 160 mil barris de óleo equivalente por dia.

Além disso, a aquisição marca a entrada da companhia na Guiana. Com a compra, a Chevron passa a ter 30% do bloco Stabroek, com 11 bilhões de barris de óleo equivalente recuperáveis descobertos.



A empresa é sócia da Equinor e da operadora ExxonMobil no ativo, que deve produzir 1 milhão de barris por dia a partir de 2027.

A Chevron também vai incorporar ativos complementares no Golfo do México e do negócio de gás natural no sudeste asiático.

Aquisição com ações

A aquisição será feita apenas com ações. A Chevron vai emitir papéis cotados em \$171. Sob os termos do acordo, os acionistas da Hess receberão 1,0250 ações da Chevron para cada ação da Hess. O valor total da empresa, incluindo a dívida, da transação é de \$60 bilhões.”

A expectativa é que a compra tenha sinergias de US\$ 1 bilhão. O acordo prevê que John Hess passe a integrar o Conselho de Administração da Chevron.

A aquisição também vai reforçar o caixa da Chevron. Após o fechamento, a Chevron pretende aumentar as recompras de ações em \$2,5 bilhões para o limite superior de sua faixa de orientação de \$20 bilhões por ano.

“Essa combinação posiciona a Chevron para fortalecer nosso desempenho de longo prazo e aprimorar ainda mais nosso portfólio vantajoso, adicionando ativos de classe mundial”, disse Mike Wirth, presidente e CEO da Chevron em comunicado divulgado pela empresa. “Importante, nossas duas empresas têm valores e culturas semelhantes, com foco em operar com segurança e integridade, atrair e desenvolver as melhores pessoas, fazer contribuições positivas para nossas comunidades e oferecer retornos mais altos e menor carbono.”

“Com base em nosso histórico de transações bem-sucedidas, a adição da Hess deverá estender ainda mais o crescimento do fluxo de caixa livre da Chevron”, disse Pierre Breber, CFO da Chevron, em nota. “Com maior confiança na geração de caixa projetada a longo prazo, a Chevron pretende devolver mais caixa aos acionistas com maior crescimento do dividendo por ação e maiores recompras de ações.”

“Esta combinação estratégica reúne duas empresas fortes para criar uma empresa integrada de energia de primeira linha”, disse o CEO John Hess, em comunicado. “Estou orgulhoso de nossas pessoas e do que alcançamos como empresa, que possui um dos melhores portfólios de crescimento da indústria, incluindo a Guiana, a maior descoberta de petróleo do mundo nos últimos 10 anos, e o xisto Bakken, onde somos um dos principais produtores de petróleo e gás. A Chevron tem um portfólio diversificado de ativos de classe mundial e um dos balanços patrimoniais mais fortes e perfis de retorno de caixa da indústria. Acredito que nossa combinação estratégica cria uma empresa que é mais forte em todos os aspectos, com a liderança, o portfólio de ativos e os recursos financeiros para nos liderar através da transição energética e oferecer valor significativo aos acionistas por muitos anos.”

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 23/10/2023*

ONDE ESTARÃO OS INCENTIVOS PARA O HIDROGÊNIO?

Cresce o debate em torno dos incentivos para desenvolver a indústria do hidrogênio de baixo carbono no Brasil, com menos emissões e mais emprego e renda, avalia Gabriel Chiappini
Por Gabriel Chiappini 23 de outubro de 2023 Em Congresso, Hidrogênio, Hidrogênio em foco, Política energética

Com o avanço de propostas de um marco legal para o hidrogênio no Congresso Nacional, o debate cresce em torno da necessidade de incentivos e subsídios estabelecidos em uma política pública capaz de desenvolver a indústria do hidrogênio de baixo carbono no Brasil.

Além da discussão mais difícil, de onde sairão os recursos para subsidiar a nova indústria, a alocação dos incentivos também é um ponto de divergência entre os agentes do mercado e formuladores de políticas.

Duas propostas se destacam no Congresso, uma da Câmara e outra do Senado, e que serão discutidas nas próximas semanas.



Laboratório de Hidrogênio e Combustíveis Avançados – H2CA (Foto: Renata Moura)

Elas focam na definição conceitual do hidrogênio de baixo carbono e nos incentivos fiscais e regulatórios para produção, incluindo rotas com fontes renováveis e fontes fósseis com captura de carbono.

Os incentivos estariam dentro do Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixo Carbono (PHBC), que incluem, entre outros,

incentivos a partir de recursos da União da exploração de petróleo e da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

No caso da CDE, a Aneel já sinalizou com preocupação a criação de mais encargos, pagos por consumidores sem acesso ao mercado livre de energia, que servem para subsidiar setores econômicos.

Quando se fala em hidrogênio verde, feito a partir de eletrólise, a energia equivale a 60% a 70% do custo de produção. O Brasil produz energia barata, mas consome uma energia cara, o que retira a competitividade do hidrogênio verde brasileiro, apontado por diversos levantamentos como possivelmente o mais barato do mundo.

É preciso que a energia chegue barata ao eletrolisador. Mas incluir na CDE mais um encargo para subsidiar empreendimentos bilionários de hidrogênio, seria punir consumidores, em especial os de renda média.

Por parte do governo federal, que também prepara propostas para o hidrogênio de baixo carbono, não se fala em subsídio.

Mas os estados já se adiantaram em anunciar políticas de isenção fiscal, como na Bahia, que zerou o ICMS de energia renovável direcionada para produção de hidrogênio verde.

Nenhuma das propostas, seja a do Senado ou a da Câmara, foram abertamente abraçadas pela Fazenda. Desenvolver uma indústria local para produzir e consumir hidrogênio está na ordem do dia do plano de transição ecológica.

A carga tributária do hidrogênio também é discutida na reforma tributária, agenda prioritária nessa reta final de 2023.

Taxonomia e certificação para a captação de recursos

Um dos caminhos alternativos aos subsídios seria a taxonomia, que definisse o conceito do hidrogênio de baixa emissão, bem como auxiliasse na certificação desse hidrogênio.

A partir daí, projetos teriam a capacidade de buscar financiamento internacional por meio de instituições financeiras, ou por meio da emissão de títulos de dívida atrelados a metas ambientais.

O próprio governo federal sinaliza, inclusive, a emissão de títulos verdes soberanos como forma de financiamento da transição ecológica. Resta saber se isso seria suficiente para desenvolvedores de projetos no Brasil.



A taxonomia também se faz importante para que incentivos não sejam direcionados para fomentar a utilização de combustíveis fósseis. Uma vez que toda a movimentação global em torno do hidrogênio tem como objetivo final evitar as emissões de carbono.

Há que se considerar também uma corrida mundial por eletrolisadores – falando exclusivamente do hidrogênio verde. Estados Unidos, China, e Alemanha possuem políticas claras para incentivar a capacidade doméstica de equipamentos essenciais para eletrólise.

A princípio, o Brasil dependerá da importação desses equipamentos, o que demandaria a desoneração de encargos neste tipo de transação.

Além de capex e opex, a demanda...

Segundo agentes do mercado, ainda falta clareza nos incentivos sobre a demanda, o que traria mais segurança para os investimentos dos produtores de hidrogênio.

Um ponto recomendado pela Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês) é a possibilidade de mandatos obrigatórios no uso do hidrogênio. Isso poderia se dar por meio de metas para utilização do insumo na produção de fertilizantes verdes, por exemplo.

Um estímulo indireto é a taxação europeia de carbono, o CBAM, que pretende taxar produtos importados que entrem na União Europeia de acordo com a intensidade de carbono na sua produção, incluindo hidrogênio e seus derivados.

A taxação estimula a descarbonização de indústrias brasileiras focadas na exportação, que poderiam usar o hidrogênio como matéria-prima para produção de produtos verdes, tais como combustíveis de aviação e aço, que já possuem demanda internacional garantida.

O governo brasileiro deve decidir entre carrot and stick, em tradução literal, “cenoura e vara”. Isto é, se opta por uma política de recompensa (cenoura) ou punição (vara), como forma de incentivar o alcance das metas ambientais.

Mercado de carbono

Ao invés de uma taxação doméstica na indústria, o governo abraçou a solução de mercado de carbono, com a criação de um Sistema Brasileiro do Comércio de Emissões (SBCE), no modelo cap and trade.

Nele, seriam definidos limites de emissões para alguns setores, como transporte e indústria – potenciais consumidores de hidrogênio. Se emitirem menos, geram um crédito. Se emitirem mais, são obrigados a comprar crédito.

Neste sentido, as indústrias consumidoras também poderiam contar com isenções fiscais, como forma de premiação, na redução das suas emissões de carbono.

Injeção de hidrogênio nos gasodutos

Também se discute a obrigatoriedade da injeção de hidrogênio nos gasodutos, o que sofre grande crítica por especialistas que apontam para a perda de eficiência energética do hidrogênio em seus transportes, além dos impactos físicos na rede de gás e no aumento do custo do já caro gás natural no Brasil.

Uma alternativa seria o incentivo para formação de hubs, uma ideia abraçada pelo governo federal, em especial o Ministério de Minas e Energia, que, na atualização do Plano Trienal 2023-25 do PNH2, incluiu a iniciativa Pró-Hubs Brasil, com o objetivo de consolidar centros de produção e consumo de hidrogênio no país, até 2035. Mas sem sinalizar como isso seria feito.

Esses hubs estimulariam as potencialidades de cada região do país, em suas rotas de produção de hidrogênio. Por exemplo, ao incentivar a produção de hidrogênio azul com captura de carbono, no Rio de Janeiro, maior estado produtor.

A produção de hidrogênio verde no Ceará, com grande vocação para geração renovável e estrutura portuária para exportação de hidrogênio e derivados para Europa, via porto do Pecém.

Ou até mesmo a produção de hidrogênio a partir de biomassa, no Paraná, com aproveitamento de resíduos da pecuária e agricultura para produção de combustível sustentável de aviação.

Nos Estados Unidos, a solução foi a Lei de Redução da Inflação (IRA, na sigla em inglês). Por lá, já foram anunciados US\$ 7 bilhões em incentivos para hubs de hidrogênio, que contemplam inclusive o subsídio para agricultores que utilizam fertilizantes de baixo carbono feitos a partir de hidrogênio.

A realização de leilão de compra e venda de hidrogênio, tendo o estado como intermediário, a exemplo do modelo alemão, também é defendida por alguns agentes como uma maneira de garantir segurança entre oferta e demanda doméstica a preços competitivos.

Na parte de infraestrutura, ainda são apontados necessidade de incentivos para adaptação de portos, capazes de escoar a produção de hidrogênio e derivados, além de linhas de transmissão que possam levar altas quantidades de energia renovável da sua geração até o eletrolisadores.

É certo que o Brasil não dispõe de recursos para equiparar subsídios aos de programas dos EUA ou Europa.

Entretanto, o país possui enormes vantagens em relação a essas regiões, em especial na produção de hidrogênio a partir de eletrólise e biomassa. Valendo-se da oferta de energia renovável barata, um grid nacional conectado e renovável, abundância de biomassa, e um grande parque industrial – o maior da América Latina.

Incentivos devem ser equilibrados, enxergando as vantagens competitivas existentes e as potencialidades no desenvolvimento de novas cadeias industriais tecnológicas e com menos emissões, que permitam a geração de emprego e renda.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 23/10/2023

LWART TERÁ SEGUNDA MAIOR RERREFINARIA DO MUNDO EM SÃO PAULO

Companhia vai investir R\$ 1 bilhão na expansão de parque de processamento de óleos usados e contaminados, aumentando capacidade de 240 milhões de litros/ano para 360 milhões de litros/ano
Por epbr 23 de outubro de 2023 Em Combustíveis, Empresas

A Lwart Soluções Ambientais anunciou nesta segunda-feira (23/10) que irá investir R\$ 1 bilhão na expansão de sua unidade de rerrefino em Lençóis Paulista (SP). Com isso, será a segunda maior rerrefinaria do mundo.



A capacidade de processamento de óleos usados ou contaminados aumentará 50%, passando dos atuais 240 milhões de litros/ano para 360 milhões de litros/ano em 2025.

Segundo a empresa, a ampliação permitirá a produção de maior volume de óleo básico de alta performance, chamado de Grupo II, que atualmente precisa ser importado pelo Brasil.

Rerrefinaria da Lwart Soluções Ambientais, em Lençóis Paulista (Foto: Divulgação)

O óleo lubrificante usado ou contaminado, conhecido como OLUC, é um resíduo perigoso e tem alto poder de contaminação de água, solo e ar, quando descartado incorretamente.

A legislação brasileira estipula que o único destino correto para o OLUC é o processo de rerrefino, uma espécie de reciclagem que, por meio da tecnologia, transforma o resíduo em óleo básico para a produção de novos lubrificantes.

Destino do óleo rerrefinado

A maior parte do resíduo é transformado em óleo básico de alta performance e reinserido na cadeia produtiva. O restante do processo gera subprodutos, como combustível gerador de calor para a própria planta e um composto asfáltico usado na construção civil.

A companhia coleta lubrificantes em 19 pontos ao redor do país, com alcance de 3,4 mil municípios.

“A Lwart coleta o óleo lubrificante usado em todo território nacional e com a expansão devemos crescer ainda mais em capilaridade. Isso vai garantir que um maior volume do resíduo seja gerido de forma correta e que haja, conseqüentemente, uma maior produção de óleo básico Grupo II no país. Estamos falando de alta tecnologia para transformar um resíduo em um óleo de extrema qualidade e que ainda reduz a necessidade de importação, dado que Brasil não é autossuficiente na produção desse tipo de óleo. Como o processo de rerrefino pode ser realizado infinitas vezes, há um impacto muito positivo na preservação ambiental”, afirmou Thiago Trecenti, presidente da Lwart Soluções Ambientais, em comunicado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 23/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

ACÇÕES DA PETROBRAS DESABAM 6% COM MUDANÇA NO ESTATUTO. ANALISTAS VEEM BRECHA A INDICAÇÕES POLÍTICAS. ENTENDA

Também há preocupação de que a estatal faça investimentos que se traduzam em prejuízos financeiros, como o caso da refinaria Abreu e Lima em 2005

Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro



Navio-plataforma no litoral fluminense — Foto: Márcia Foletto

As ações da Petrobras despencaram mais de 6% nesta segunda-feira, após a companhia anunciar a aprovação da revisão da "política de indicação de membros de alta administração e do conselho fiscal" pelo seu Conselho de Administração.

Enquanto os papéis ordinários (com direito a voto) caíram 6,03%, indo a R\$ 38,35, os preferenciais (sem voto) desvalorizaram 6,61%, chegando a R\$ 35,35.

Embora a mudança esteja condicionada à aprovação da revisão estatutária correspondente a este tema por assembleia geral extraordinária — a qual ainda vai ser convocada —, analistas alertam para riscos na governança corporativa, com a abertura de uma brecha para indicações políticas.

Pela Lei das Estatais, publicada em junho de 2016, quando Michel Temer ocupava interinamente a presidência devido ao afastamento de Dilma Rousseff por causa do processo de impeachment,



indicados a cargos em empresas controladas pelo Estado têm que ter um perfil técnico, ou seja, experiência para exercer a função.

Roberto Gonzalez, especialista em governança corporativa, diz que a revisão estatutária pode levar políticos sem nenhuma expertise no setor de petróleo e gás a ocuparem cargos estratégicos na Petrobras, como já aconteceu no passado. Essa possibilidade gera preocupação nos investidores.

— Numa empresa privada, se o controlador colocar o filho sem nem ensino médio para tomar decisões, o mercado vai reagir como? As ações também vão cair. É a mesma coisa. A questão chave é ter pessoas qualificada no conselho de administração — explica.

Em sua visão, porém, o governo não vai correr o risco de fazer indicações políticas que não estejam preparadas para ocupar as funções:

— Acredito que o governo vai praticar o bom-senso. Pode ser que entre algum político, mas com capacidade para contribuir, o que não penalizaria os papéis.

Pedro Galdi, analista da Mirae Asset, critica as mudanças para indicação de cargos de alta administração por alimentarem incertezas sobre o futuro da companhia.

— É justamente o que o mercado tinha medo de que acontecesse. Estão mudando as regras para colocar as pessoas que querem nos cargos, mesmo sem qualidade técnica. Vai poder entrar qualquer um — comenta.— Até mesmo o Prates, que era senador e virou CEO, pelas regras de governança não poderia estar lá, em tese.

Para Phil Soares, chefe de análise de ações da Órama, a principal preocupação é que os critérios para investimento sejam flexibilizados, levando a movimentos com pouca lógica do ponto de vista financeiro, o que pode deteriorar a companhia economicamente.

— Nos últimos 15 anos, tivemos investimentos pouco cuidadosos, sendo o caso Abreu e Lima o grande destaque. Há receio de que isso aconteça no futuro novamente — diz.

A Refinaria Abreu e Lima, no Estado de Pernambuco, idealizada em 2005 para ter duas unidades de refino com capacidade de processar 115 mil barris de petróleo por dia cada uma, iria custar inicialmente US\$ 2,4 bilhões. O projeto previa uma parceria com a Venezuela, que arcaria com 40% das despesas. Esse aporte, no entanto, nunca chegou.

Em 2009, a Petrobras comunicou que, por erros de cálculo, o custo real da construção seria cinco vezes maior. Mas, em 2015, quando as obras foram paralisadas em meio à operação Lava-Jato, a refinaria já tinha custado US\$ 18,9 bilhões à estatal.

Menos dividendos

A Petrobras ainda comunicou que foi aprovada a criação de uma reserva de remuneração de capital, a ser enviada para deliberação pelos acionistas em assembleia que será convocada futuramente.

Sem mudar a política de remuneração aos acionistas, a efetiva constituição da reserva será feita somente após pagamento de dividendos, com o objetivo de guardar recursos para distribuição extraordinária de lucro, juros sobre o capital próprio, suas antecipações, recompras de ações, absorção de prejuízos e, como finalidade remanescente, incorporação ao capital social.

Flávio Conde, analista da Levante Investimentos, diz que a criação da reserva atrapalhou mais o desempenho dos papéis da Petrobras nesta segunda do que a possibilidade de indicação de políticos:

— O mercado entendeu que os lucros distribuídos serão menores. Com essa incerteza, os investidores aproveitaram para vender as ações, que já acumulavam alta de mais de 90% desde janeiro com a alta do petróleo, para ter acesso ao lucro.

(matéria em atualização)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/10/2023

COMMODITIES GARANTEM FLUXO DE DÓLARES PARA O BRASIL

Os dados que já temos para 2023 apontam para um superávit em nossa balança comercial de US\$ 80 bilhões, um feito histórico

Por Banco Master



Em 2023, Brasil estará entre as dez maiores produções de petróleo do planeta, com quase 4% da oferta mundial — Foto: Getty Images

Artigo assinado por Paulo Gala*

bilhões, um recorde histórico.

A previsão para 2023 é que o Brasil cresça 3%, com uma queda significativa na taxa de desemprego para 7,8%, o nível mais baixo desde 2013. As reservas cambiais do país continuam robustas com quase US\$ 350 bilhões, e a balança comercial deve registrar um superávit de US\$ 80

Embora haja preocupação com o resultado fiscal no próximo ano, a expectativa é que o déficit primário fique em torno de R\$ 50 bilhões. Além disso, a inflação está convergindo para níveis mais baixos, com previsão de queda para 5% neste ano e três 3,5% no próximo ano.

Quanto às taxas de juros, espera-se mais duas reduções neste ano na Selic, chegando a 11,75% em dezembro, e mais quedas no próximo ano, possivelmente abaixo de 10%, a depender da situação econômica dos Estados Unidos e dos preços do petróleo.

Isso contribui para um cenário positivo no crédito, que vinha sofrendo com o aumento das taxas de juros no pós-pandemia. O saldo da balança comercial brasileira até agosto de 2023 já foi maior do que em todo o ano passado, e no mês de setembro passou em termos acumulados no ano de US\$ 71 bilhões.

Os dados que já temos para 2023 apontam para um superávit em nossa balança comercial de US\$ 80 bilhões, um feito histórico. Na mente dos investidores estrangeiros, o Brasil se consolida como o paraíso das commodities, o que ajuda a trazer dinheiro ao país.

Por tudo isso, o real readquiriu seu status de “commodity-currency”: moedas que se apreciam muito em booms de commodities. O Brasil já está no time de países com maiores reservas de petróleo do mundo graças à descoberta do pré-sal. Em 2023 estaremos entre as dez maiores produções de petróleo do planeta, com quase 4% da oferta mundial. O custo de exploração se revelou muito menor do que se imaginara e a qualidade do petróleo do pré-sal é muito boa. Passamos de uma produção de um milhão de barris/dia no início dos 2000 para perto de três milhões de barris/dia em 2023; em 2030 deveremos chegar a cinco milhões de barris/dia.

Nosso setor de mineração segue também robusto. Os grandes projetos da Vale se concretizaram, com destaque para o S11D em Carajás, com uma das maiores capacidades produtivas do mundo. Nosso volume de exportação é enorme, além do boom de preços do mineiro de ferro, níquel, lítio, cobre, etc. Para se ter ideia da força da Vale e da Petrobras, basta observar que nos últimos anos essas duas companhias distribuíram mais dividendos do que todas as empresas da Bolsa brasileira somadas. O Brasil tem praticamente todos os minerais necessários para a transição energética e climática do planeta.



No setor agro, a situação também é exuberante. Nossa safra deve superar 300 milhões de toneladas de grãos em 2023; em 2000 esse número era de cem milhões de toneladas por ano. O setor teve um superávit externo de mais de US\$ 100 bilhões nos últimos dois anos, compensando nosso déficit de bens tecnológicos e industriais. Nos últimos anos, o saldo negativo do setor industrial tem ficado próximo a US\$ 50 bilhões.

O boom de preços de commodities decorrente da pandemia e do conflito com a Ucrânia acabou favorecendo o Brasil pela via da alta de preços de bens agrícolas e energéticos. A alta de preços de commodities sempre nos favoreceu no passado, inclusive quando viramos grau de investimento em 2008. Nesse cenário, não teremos falta de dólares e investidores estrangeiros seguirão comprando ativos do Brasil.

Nosso grande desafio continua sendo, entretanto, gerar empregos de qualidade para cem milhões de trabalhadores. Sem a recuperação de nossa indústria não conseguiremos tamanha façanha. O atual boom de commodities resolve nosso problema de divisas e ajuda no controle da inflação pela via da apreciação da moeda brasileira; fica faltando ainda a essencial retomada de nosso desenvolvimento industrial e tecnológico.

Ideias-chave:

- A previsão é que o Brasil cresça 3% em 2023 com uma queda da taxa de desemprego para 7,8%
- O país mantém robustas reservas cambiais de quase US\$ 350 bilhões e alcançará um superávit histórico de US\$ 80 bilhões na balança comercial neste ano
- Apesar das preocupações fiscais, espera-se que o déficit primário fique em torno de R\$ 50 bilhões no ano que vem. A inflação está convergindo para níveis mais baixos, com previsão de queda para 5% neste ano e 3,5% no próximo
- A Taxa Selic deve chegar a 11,75% em dezembro, com possibilidade de queda abaixo de 10% no próximo ano
- O Brasil se destaca como um grande produtor de commodities, com petróleo, mineração e agricultura em alta
- Nosso desafio continua sendo a geração de empregos de qualidade e a retomada do desenvolvimento industrial e tecnológico

* Economista-chefe do Banco Master de Investimento. Graduado em Economia pela FEA USP, Gala é mestre e doutor em Economia pela Fundação Getulio Vargas de São Paulo, instituição em que leciona desde 2002 e na qual foi coordenador do Mestrado Profissional em Economia e Finanças, entre 2008 e 2010. Foi pesquisador visitante nas universidades de Cambridge (RU) e Columbia (NY) e atuou como economista-chefe, gestor de fundos e CEO em instituições do mercado financeiro em São Paulo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/10/2023

AÇÕES DA PETROBRAS DESPENCAM APÓS ESTATAL ANUNCIAR REVISÃO DE REGRAS DE INDICAÇÃO PARA A ALTA ADMINISTRAÇÃO

Para banco, mudança abre “espaço para nomeação de indivíduos com exposição política para cargos de gestão”. Alteração ainda terá de ser submetida a assembleia de acionistas

Por O GLOBO — Rio de Janeiro

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira que seu Conselho de Administração aprovou revisão da “política de indicação de membros da alta administração e do conselho fiscal”, condicionada à aprovação da revisão estatutária correspondente a este tema por assembleia geral extraordinária, ainda a ser convocada. A reação do mercado foi forte: as ações despencaram na Bolsa.

Em comunicado, a Petrobras não detalha a revisão aprovada pelo conselho, mas ela já provoca queda das ações da empresa. Por volta de 15h44, Petrobras ON (com direito a voto) caía 5,71%, a R\$ 38,47, e Petrobras PN (sem direito a voto) cedia 6,31%, a R\$ 35,43.

O comunicado também trata de proposta de criação de uma reserva de remuneração de capital, em revisão do estatuto social da Petrobras.



Fachada do prédio da Petrobras, localizado no Centro do Rio — Foto: Agência O Globo

Em nota, a Petrobras afirma que entre os objetivos da revisão estatutária está "excluir vedações para a indicação de administradores previstas na Lei nº 13.303/2016 consideradas inconstitucionais por meio de Tutela Provisória Incidental na Ação Direta de Inconstitucionalidade 7.331-DF, em curso perante o Supremo Tribunal Federal".

A lei em questão é a chamada Lei das Estatais, publicada em junho de 2016, quando Michel Temer ocupava interinamente a presidência devido ao afastamento de Dilma Rousseff por causa do processo de impeachment.

A lei, entre outros pontos, estabelece critérios para indicação para cargos em empresas controladas pelo Estado.

No comunicado, a Petrobras diz que a revisão busca explicitar que, "para a investidura em cargo de administração, a companhia somente considerará hipóteses de conflito de interesses formal nos casos expressamente previstos em lei".

Na avaliação do Goldman Sachs, a proposta deixa "espaço para nomeação de indivíduos com exposição política para cargos de gestão". O banco destaca que observava no estatuto social da Petrobras uma "camada adicional de proteção contra intervenção na empresa".

Para Pedro Galdi, analista da Mirae Asset que acompanha o setor, as mudanças para indicação de cargos de alta administração não foram bem recebidas pelo mercado por enfraquecerem a governança corporativa.

— É justamente o que o mercado tinha medo de que acontecesse. Estão mudando as regras para colocar as pessoas que querem nos cargos, mesmo sem qualidade técnica. Vai poder entrar qualquer um — comenta.

E critica:

— Até mesmo o Prates, que era senador e virou CEO, pelas regras de governança não poderia estar lá, em tese.

Criação de reserva de capital

A Petrobras informou ainda que seu conselho aprovou a criação de uma reserva de remuneração de capital. A proposta será enviada para deliberação pelos acionistas em assembleia que será convocada futuramente.

A empresa destaca que a criação da reserva não altera sua política de remuneração aos acionistas. A efetiva constituição da reserva será feita somente ao final do exercício, ocorrendo após pagamento de dividendos.

A reserva terá como finalidade assegurar recursos para o pagamento de dividendos, juros sobre o capital próprio, suas antecipações, recompras de ações, absorção de prejuízos e, como finalidade remanescente, incorporação ao capital social.

Em relatório, o Goldman avalia que a proposta de criação de uma reserva de remuneração aumentaria as incertezas em torno da previsão do banco para o pagamento de um potencial dividendo extraordinário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'CHINA É PARCEIRA DE PRIMEIRA GRANDEZA NO NOVO PAC', DIZ SECRETÁRIA

Tatiana Prazeres, secretária de comércio exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, afirma que Brasil caminha para um recorde de exportação para a China
Por Marianna Gualter

A China tem tudo para se consolidar como um parceiro importante para a neointustrialização do Brasil a partir de investimentos não só em manufatura, mas também em infraestrutura, afirmou nesta segunda-feira, 23, a secretária de comércio exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Tatiana Prazeres.

“Os chineses são parceiros de primeira grandeza neste novo momento de investimento em infraestrutura no Brasil”, disse, em referência ao novo PAC. “Esses investimentos serão cada vez mais necessários para o que nós buscamos.”

A secretária de comércio exterior reiterou que a neointustrialização é prioridade do governo e frisou que a sustentabilidade e a tecnologia são pilares desse projeto.

“Destaco a indústria 4.0 e a manufatura avançada na importância da parceria com a China para que a gente consiga dar esse salto de qualidade que pretendemos para indústria brasileira”, acrescentou.

Prazeres participou de painel na Conferência Anual do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC). A secretária também chamou atenção para os números de comércio entre os países.

“A China é o principal parceiro comercial do Brasil há muito tempo, desde 2009, e estamos caminhando para um recorde de exportação para a China neste ano, vamos superar os US\$ 90 bilhões do ano passado”, disse.

Questionada sobre a diversificação da pauta de exportações brasileira para o país, Prazeres destacou novamente a importância da neointustrialização. “O Brasil perdeu competitividade industrial nos últimos anos e é importante retomá-la para diversificar as exportações. É importante que a neointustrialização se refletia na nossa pauta exportadora.”

A secretária de comércio exterior avaliou ainda que, ao abordar esse tema, é importante focar não só no que o Brasil já vende, mas no que poderia vender para a China. “Pensar em quais são os produtos, segmentos e como posicionar as marcas brasileiras na China, mas sem ter a pretensão de que isso se reflita rapidamente em grandes números. Os grandes números são muito grandes”, emendou.

Prazeres ponderou que, quando se pensa no potencial para a expansão da exportação de alimentos processados ou mesmo de bens industriais, como máquinas e equipamentos, é preciso ter em mente que esse movimento não tende a se refletir no curto prazo em uma pauta de exportação muito diferente da atual, dada a magnitude das exportações de soja.

“Mas, para as empresas que poderiam vender e ainda não estão lá, as oportunidades podem ser revolucionárias”, disse. “As perspectivas são muito positivas, mas precisamos pensar na métrica adequada.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/10/2023

CENÁRIO EXTERNO TEM DUAS MENSAGENS: JUROS ALTOS NOS EUA E MUDANÇA DO MODELO CHINÊS, DIZ CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central participa nesta segunda-feira, 23, de reflexão sobre o cenário econômico brasileiro na sede do ‘Estadão’

Por Eduardo Laguna e Francisco Carlos de Assis

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, avaliou nesta segunda-feira, 23, que a interpretação que começou a se consolidar sobre os possíveis motivos da elevação dos juros nos Estados Unidos é menos benigna e mais estrutural.

Se a alta dos yields (rendimentos) dos títulos americanos tem causa estrutural, complementou o presidente do BC, fica a pergunta sobre em quanto tempo os juros seguirão mais altos.

As declarações foram dadas durante o evento “Reflexão sobre o cenário econômico brasileiro”, organizado pelo Estadão, com apoio do Broadcast, em parceria com o B3 Bora Investir, site de notícias e conteúdo educacional produzido pela Bolsa.

Nas últimas semanas, a percepção de que os juros nos EUA podem ficar mais altos por um período prolongado abriu um debate no Brasil sobre qual pode ser o tamanho do ciclo de corte de juros da Selic — atualmente em 12,75% ao ano.

“Está ficando mais claro uma interpretação menos benigna e mais estrutural. Em sendo estrutural, existe a pergunta: em quanto tempo os juros seguirão mais altos?”, comentou Campos Neto, ao abrir o evento na sede do Estadão. Ele disse ainda que espera mais uma alta dos juros nos Estados Unidos em dezembro.



Segundo Campos Neto, China mudou o modelo de crescimento para inovação e consumo, ao invés de investimento e construção Foto: Alex Silva/Estadão

Ao elencar as várias explicações da alta dos juros nos Estados Unidos, o presidente do BC citou, além do tema fiscal, as intervenções de moeda na China, a sazonalidade dos leilões de títulos no país, e a piora do risco país na maior economia do mundo.

No Brasil, os analistas consultados pelo relatório Focus projetam que a taxa básica de juros deve recuar a 9%

no próximo ano, mas os últimos sinais da economia global têm levado parte dos economistas a rever essa projeção.

Na semana passada, por exemplo, o Citi aumentou de 9% para 10% a projeção para a Selic no fim do ciclo de cortes. Um dos fatores apontados pelo banco é a expectativa de juros globais mais altos.

Em entrevista ao Estadão, o chefe de pesquisa para América Latina do banco BNP Paribas, Gustavo Arruda, também reconheceu que a Selic pode ficar próxima do patamar de 10% se a economia dos EUA não desacelerar e permitir uma queda dos juros pelo Federal Reserve (Fed, o banco central norte-americano).

“Temos um cenário base de 8,5% de juros no Brasil. Esse número pressupõe uma desaceleração da economia americana, uma percepção de que os juros americanos vão cair em algum momento”, afirmou Arruda. “Nos debates que fazemos dentro do banco, o cenário básico pressupõe uma desaceleração no primeiro e no segundo trimestres do ano que vem. Mas, conforme os dados vão saindo, a gente começa a se questionar se isso vai acontecer.”

Na análise do cenário externo, Campos Neto lembrou ainda que a China mudou o modelo de crescimento para inovação e consumo, ao invés de investimento e construção. “O próprio governo chinês disse que a mudança de modelo vai levar a um crescimento mais baixo”, assinalou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/10/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR NEGOCIA IMPOSTO REDUZIDO A PROFISSIONAL LIBERAL, COMO MÉDICO E ADVOGADO

Senador Eduardo Braga dialoga com Ministério da Fazenda e entidades representativas para definir percentual da nova alíquota; desconto deve ficar entre 30% e 40%

Por Bianca Lima, Adriana Fernandes e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O relator da reforma tributária, senador Eduardo Braga (MDB-AM), afirmou nesta segunda-feira, 23, que os profissionais liberais que têm atividades regulamentadas deverão ter uma alíquota reduzida do novo IVA, o Imposto sobre Valor Agregado, que vai unificar cinco tributos existentes atualmente. Nesta categoria, estão incluídos médicos, advogados, contadores, engenheiros, dentistas, arquitetos, dentre outros.

“Tem aqueles (profissionais liberais) que estão no Simples e aqueles que estão acima do Simples. A carga tributária, aprovada pelo texto da Câmara, aumentava o tributo sobremaneira para esses profissionais. É aquele ditado: nem tanto nem tão pouco”, afirmou Braga na saída do Ministério da Fazenda, após reunião com o ministro Fernando Haddad e o secretário extraordinário para a reforma tributária, Bernard Appy.

Braga afirmou que o percentual da nova alíquota - a quarta a ser criada no âmbito da reforma, como antecipou o Estadão - ainda está em negociação entre a equipe econômica e as entidades representativas. Fontes a par das discussões afirmam que o desconto, em relação à alíquota cheia, deve ficar entre 30% e 40%.



‘É aquele ditado: nem tanto nem tão pouco’, diz Braga sobre cobrança diferenciada a profissionais liberais.

“Há uma pretensão na proposta apresentada pela OAB (Ordem dos Advogados do Brasil) e há uma contraproposta, mas acredito que vai dar entendimento”, disse o relator, que fechará o parecer sobre a reforma nesta terça-feira. A expectativa é de que o texto seja lido na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado na quarta-feira à tarde.

Questionado sobre a quantidade de exceções que o relatório trará, Braga não cravou um número, mas afirmou que a PEC preverá revisões a cada cinco anos, com análise de custo-benefício. “Isso é um importante sinal para o mercado. De que o Congresso Nacional fará uma revisão dos regimes diferenciados para ver se eles se justificam”, disse. A mudança acata parcialmente uma sugestão do Tribunal de Contas da União (TCU), que havia recomendado avaliações anuais.

No relatório, o TCU marca posição ao reforçar que o melhor modelo tributário para promover o crescimento do País é o que tem uma base ampla de incidência, que engloba todo o consumo final e uma taxa única de imposto. Para o tribunal, as isenções e as taxas reduzidas não são a forma mais

eficaz de se alcançar a redução das desigualdades, e beneficiam mais as famílias mais ricas do que as categorias de rendimentos mais baixos da população.

A versão da reforma aprovada pelos deputados previu três alíquotas: a cheia, chamada de referência; uma de 40% da cheia (portanto, com 60% de desconto), chamada de reduzida, que hoje contempla nove segmentos; e outra zerada - para produtos, por exemplo, da cesta básica nacional e medicamentos de combate ao câncer. Além de cinco regimes tributários diferenciados. (Veja as listas completas ao final do texto).

Negociações no Senado

Essa quarta alíquota em discussão serviria para atender às pressões dos descontentes, que têm encontrado eco junto aos senadores. A tributação nesta nova faixa atende ao lobby principalmente da OAB, que pediu ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e a outros líderes tratamento diferenciado a profissionais liberais.

Inicialmente, a entidade sugeriu a criação de um regime específico próprio, como a reforma já prevê a setores como financeiro, hotelaria e restaurantes. Braga indicou, porém, que o caminho será o da redução de alíquotas.

Já existem emendas apresentadas por senadores para contemplar essas atividades como exceção. Uma proposta do senador Angelo Coronel (PSD-BA), por exemplo, sugere a criação do regime diferenciado para as categorias, com o argumento de que o regime apartado existe desde os anos 1960 e evita que o pagamento do tributo sobre o consumo se confunda com o Imposto de Renda, uma vez que é o próprio trabalho o fato gerador da tributação.

Magno Malta (PL-ES), por sua vez, propôs uma emenda reduzindo a alíquota para um desconto de 60%, o mesmo oferecido aos serviços de saúde, por exemplo. Na ausência de um regime específico, os advogados argumentam que a redução de 60% faz sentido em razão da essencialidade atribuída à atividade no artigo 133 da Constituição.

“Deveria ser dado o mesmo tratamento à advocacia ao que é dado a outros serviços essenciais”, diz Gustavo Brigagão, presidente do Centro de Estudos das Sociedades de Advogados (Cesa). A categoria pretende manter a pressão para ampliar o desconto, com base no argumento da essencialidade prevista em lei.

Limite para carga tributária

O relator da reforma, senador Eduardo Braga, também sinalizou que dará um tratamento diferenciado à área de saneamento básico e aos bens de capital, que incluem máquinas e equipamentos.

Além disso, reafirmou que o parecer trará uma trava para a carga tributária do País - um pleito do setor produtivo, que teme aumento generalizado de impostos.

Segundo Braga, a trava será dada por uma regra matemática, uma “equação móvel”, que vai auferir periodicamente a carga de tributos. “Se exceder (o limite estabelecido na PEC), no ano subsequente haverá uma correção da alíquota”, afirmou, ressaltando que o limite será para toda a carga e não especificamente para o IVA.

Setores com alíquota reduzida pelo texto da Câmara

- Serviços de educação
- Serviços de saúde
- Dispositivos médicos e de acessibilidade para pessoas com deficiência
- Medicamentos e produtos de cuidados básicos à saúde menstrual
- Serviços de transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semiurbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual



- Produtos agropecuários, aquícolas, pesqueiros, florestais e extrativistas vegetais in natura
- Insumos agropecuários e aquícolas, alimentos destinados ao consumo humano e produtos de higiene pessoal
- Produções artísticas, culturais, jornalísticas e audiovisuais nacionais e atividades desportivas;
- Bens e serviços relacionados a segurança e soberania nacional, segurança da informação e segurança cibernética.

Regimes tributários específicos pela versão da Câmara

- Combustíveis e lubrificantes
- Serviços financeiros, operações com bens imóveis, planos de assistência à saúde e apostas (concursos de prognósticos)
- Compras governamentais
- Sociedades cooperativas
- Serviços de hotelaria, parques de diversão e parques temáticos, restaurantes, bares e aviação regional

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 23/10/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DA PETROBRAS TERÁ PARCELA INÉDITA PARA PESQUISA EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

A companhia já anunciou que irá direcionar de 6% a 15% dos investimentos para projetos de baixo carbono entre 2024 e 2028, mas ainda não especificou os ativos

Por *Kariny Leal, Valor — Rio*

O diretor de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Carlos Travassos, afirmou que o novo planejamento estratégico da companhia para os anos de 2024 a 2028, que está em elaboração, terá um percentual especificamente dedicado a estudo e pesquisa em transição energética. “Temos nos preparado muito para a transição energética”, disse o executivo no evento Diálogos da Economia do Mar. “Teremos um valor especificamente para estudo e pesquisa em um percentual que nunca tivemos até aqui.”

A Petrobras já anunciou que irá direcionar de 6% a 15% dos investimentos para projetos de baixo carbono entre 2024 e 2028, mas ainda não especificou os ativos.

O secretário do Rio de energia e economia do mar, Hugo Leal, disse, no mesmo painel, que o Estado se prepara para criar condições e atrair investimentos para a indústria naval no geral.

José Firmo, presidente do Porto do Açu, diz que a companhia enxerga uma “pujança grande” para o setor nos próximos anos no Brasil. “A indústria sofre efeitos do momento cíclico da indústria de óleo e gás mundial. Vamos sempre viver ciclos. Estamos em momento de ‘ramp up’ [aceleração]. O desafio para o Açu é estabilizar melhor o ciclo tendo pujança no serviço, com capacidade de absorver a atividade naval brasileira.”

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 23/10/2023

ALIADOS PRESSIONAM LULA A TROCAR MINISTROS

Correligionários do presidente da República querem uma ampla reforma ministerial até o início de 2024. Ministério da Saúde e áreas responsáveis pela articulação política estão na mira das mudanças

Por Andrea Jubé — De Brasília



Padilha: alvo de críticas, ministro poderia deixar a Articulação e voltar a assumir a Saúde — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Um grupo de aliados tenta persuadir o presidente Luiz Inácio Lula da Silva a promover uma ampla reforma ministerial, entre o fim do ano e o início de 2024, para fazer ajustes em áreas estratégicas, como saúde e segurança pública, e realinhar forças para as eleições municipais. A pressão recai por mudanças até mesmo na configuração do Palácio do Planalto.

O debate sobre uma ampla reforma ao fim do primeiro ano de governo não é novo, e remonta às mudanças feitas por Lula em ministérios entre agosto e setembro. Já naquela ocasião, articuladores políticos do governo atribuíam a hesitação do presidente em nomear os deputados Celso Sabino (União Brasil-PA) para o ministério do Turismo, André Fufuca (PP-MA) para o Esporte e Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) para a pasta de Portos e Aeroportos porque ele desejava fazer todas as alterações de uma vez no fim do ano.

Se for confirmada a indicação do ministro da Justiça e da Segurança Pública, Flávio Dino (PSB), para a vaga aberta no Supremo Tribunal Federal (STF) com a aposentadoria da ministra Rosa Weber, esses aliados reivindicam a divisão da pasta, conforme cogitado no governo de transição.

A escolha de Dino para comandar as duas áreas inviabilizou o projeto, porque ele se opôs ao fatiamento do ministério. A possível indicação do político do PSB para o STF e um cenário de escalada da violência - especialmente no Rio e na Bahia - deram argumentos aos aliados para retomarem o pleito pela divisão da pasta.

Ministério da Justiça e Segurança Pública pode ser dividido em duas pastas

O PT mira o lugar de Dino na Justiça, enquanto eventual novo ministério da Segurança Pública poderia ser negociado para ampliar a coalizão governista, facilitando alianças no pleito municipal.

Em paralelo, a ministra da Saúde, Nísia Trindade, voltou à mira dos governistas depois que o grupo do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), redirecionou o foco para o controle da Caixa Econômica Federal, e Lula blindou a titular da Saúde.

No entanto, passados alguns meses, alas do PT ainda reclamam do desempenho da ministra. Uma das queixas é de que a campanha nacional de vacinação, que teve como uma das marcas o retorno do personagem Zé Gotinha, não teve a repercussão esperada.

O Plano Nacional de Imunização (PNI) completou 50 anos, mas a percepção de algumas lideranças petistas é de que a ministra perdeu a oportunidade de fazer um contraponto ao governo de Jair Bolsonaro, marcado pelo desestímulo à vacinação, sobretudo na pandemia.

Em outra frente, parlamentares ainda reclamam do represamento de emendas na área de saúde. Deputados do PSD, por exemplo, levaram as queixas a público, constrangendo o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha (PT). No dia 26 de setembro, a rádio CBN captou uma cobrança da deputada Laura Carneiro (PSD-RJ) a Padilha: "Se a gente dançar, a Nísia vai dançar também".

Sobre essas críticas, o Ministério da Saúde alegou, em nota ao Valor, que a atual gestão assumiu com coberturas vacinais alarmantes e alto risco de volta de doenças como poliomielite, cujo índice de vacinação estava em 77%, muito abaixo dos 95% previstos.

“Em nove meses, o Brasil já caminha para atingir a meta de reverter a tendência de queda das coberturas vacinais registrada desde 2016”, diz a nota do ministério. “Houve crescimento médio de 28,4% (até setembro) de doses aplicadas em crianças e adolescentes nos estados do Amazonas, Acre e Amapá”, os primeiros a receberem as ações da pasta.



Rui Costa: atual chefe da Casa Civil é cotado para uma secretaria-executiva do PAC a ser criada — Foto: Gesival Nogueira Kebec/Valor

A pasta também argumentou que optou por uma “estratégia inovadora de vacinação”, com elaboração de diagnóstico, plano e campanha publicitária (27 vídeos) com enfoques regionais, direcionados às necessidades locais.

Quanto ao repasse de recursos, o ministério afirma que já empenhou mais de 80% (R\$ 12,4 bilhões) do total de emendas parlamentares previstas para 2023, com 65% pagas (R\$ 9,7 bilhões), sendo uma das pastas com “maior desempenho no atendimento das propostas do Legislativo”.

A ala do PT de onde partem as principais queixas à ministra da Saúde tenta convencer Lula a substituí-la por Alexandre Padilha, que já exerceu o cargo na gestão de Dilma Rousseff. Essa solução é defendida também por lideranças do entorno de Arthur Lira, que gostariam de ver o líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), na vaga de Padilha no Planalto.

Uma das justificativas para essa dança das cadeiras é de que Guimarães tem boa relação com Lira, que já fez queixas públicas a Padilha, e mantém restrições ao ministro nos bastidores. Por isso, a percepção desse grupo de aliados é de que eventual nomeação de Guimarães para o ministério seria uma oportunidade de estreitar os laços de Lira com o Planalto. Mas auxiliares de Lula ouvidos pelo Valor alegam que o presidente está satisfeito com Padilha e Guimarães em seus respectivos cargos, e descarta alterações neste momento.

O mesmo grupo formado por algumas lideranças do PT e aliados de Lira também reivindica um novo titular para a Casa Civil. A reclamação é de que Lula escolheu o ex-governador da Bahia Rui Costa (PT) para a função porque desejava um perfil de “gestor” na pasta, mas estes aliados alegam que a natureza do ministério exige um articulador político, e não um “burocrata”. Lula já declarou que Costa é sua “Dilma Rousseff de calças”.

Estes aliados elevaram as críticas a Costa pelas ausências no gabinete, sobretudo durante as viagens de Lula. Costa tem percorrido o Brasil em agendas de lançamento do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A percepção é de que na função de coordenador político do governo, o ministro deveria ficar no palácio se o presidente está no exterior. Sua ausência nessas circunstâncias passaria a imagem de um Planalto “acéfalo”.

Camilo Santana, atual ministro da Educação, também é lembrado para a Casa Civil

Para o lugar de Costa, esse grupo pleiteia a nomeação do líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), que exerceu a função sob Dilma Rousseff. O problema é que o próprio Wagner avalizou a nomeação de Costa para o cargo, e resistiria a substituir o aliado.

Outra opção lembrada para o lugar de Costa seria o ministro da Educação, Camilo Santana (PT). Nessa hipótese, Lula alçaria a secretária-executiva do MEC e ex-governadora do Ceará Izolda Cela ao comando do ministério. O remanejamento de uma mulher para o comando do MEC compensaria o eventual afastamento de outro quadro feminino, Nísia Trindade, se Padilha fosse realocado na Saúde.

Nesse cenário, Lula remanejaria Costa para outro posto de expressão no governo: a presidência da Petrobras ou eventual secretaria-executiva do PAC, ainda a ser criada.

Contudo, interlocutores do ministro ouvidos pelo Valor ponderam que Costa está cumprindo determinações do presidente ao manter os lançamentos do novo PAC em outros Estados, mesmo com Lula no exterior. Ainda assim, observam que foram poucas agendas: falta lançar o programa em 20 Estados. O próprio Lula quer participar dos atos em São Paulo e Minas Gerais, que foram adiados aguardando ele se recuperar da cirurgia no quadril.

Auxiliares de Lula afirmam que ele não está convencido dessas mudanças, sobretudo porque acomodou no Planalto aliados que estão entre os mais leais em seu conceito. Tanto Padilha e Rui Costa, como Márcio Macêdo (Secretaria-Geral) e Paulo Pimenta (Comunicação Social) o visitaram reiteradas vezes no período da prisão em Curitiba, e foram dos mais combativos na campanha “Lula Livre”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS ATINGE RESULTADO HISTÓRICO EM EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DE SUAS REFINARIAS

Da Redação OFFSHORE 23/10/2023 - 18:30



Companhia registrou, em setembro, recorde mensal no parque de refino

As refinarias da Petrobras registraram, em setembro, o melhor resultado histórico em eficiência energética, chegando ao patamar de 101 pontos no índice que mede o consumo específico de energia. No ano, o acumulado chegou a 103,8 pontos.

A otimização da intensidade energética no parque de refino no período representa uma redução do consumo de gás natural de 25,4%, quando comparado ao consumo de 2020, antes da implantação do programa RefTOP, que visa alavancar o desempenho das operações. Esse dado indica uma redução da emissão de gases do efeito estufa equivalente a mais de 75 mil ônibus urbanos circulando cinco dias por semana.

Já o resultado de intensidade de emissões de gases de efeito estufa no refino, em setembro, foi de 36,2 kgCO₂eq/CWT, repetindo o patamar de resultado alcançado em agosto deste ano. Segundo o diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França, “as marcas expressivas foram alcançadas a partir do trabalho integrado e com foco na otimização dos processos realizado pelas equipes das áreas de Operação, Otimização, Manutenção e Engenharia das refinarias, ancoradas nos processos de gestão e em soluções robustas de tecnologia”.

O programa RefTOP, lançado em 2021, visa alavancar a eficiência energética das operações, reduzir as emissões de gases de efeito estufa, aumentar a disponibilidade operacional e ampliar a capacidade de processamento de óleo do pré-sal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/10/2023

PETROBRAS BUSCA EQUILÍBRIO ENTRE DEMANDA E CAPACIDADE DA INDÚSTRIA, DIZ TRAVASSOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 23/10/2023 - 18:27

Arquivo/Divulgação



Diretor avalia que indústria local está pronta para retomada, mas precisará perseguir qualificação e fortalecimento da cadeia de suprimentos

O diretor de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Carlos Travassos, disse, nesta segunda-feira (23), que identifica um grande potencial na indústria naval, porém considera como desafio atual encontrar um equilíbrio entre a capacidade da indústria com a necessidade da Petrobras. Travassos avalia que a indústria naval está pronta para uma retomada, porém necessita eliminar gargalos e fortalecer sua

cadeia de valor para sobreviver. O diretor disse que a companhia está atenta e envolvida no grupo de trabalho que discute a construção naval, por meio de mapeamento e conversas com estaleiros e demais atores.

“Estamos diante de uma ótima oportunidade, mas a palavra da vez é equilíbrio. Precisamos entender a indústria”, acrescentou Travassos durante o evento ‘Diálogo RJ Economia do Mar’, promovido pelo jornal O Globo, no Rio de Janeiro. Ele acredita que o país deve desenvolver essa cadeia de suprimento naturalmente, conforme as principais vocações.

Travassos lembrou que a tecnologia tem alterado a geopolítica do mundo e alertou para a necessidade do desenvolvimento tecnológico para garantir produtividade, perenidade e competitividade da indústria naval. “Estamos diante de um ciclo a partir de 2023/2024 e por diante maior do que foi retomada em 2013/2015, que foi série de replicantes e dos navios cessão onerosa”, afirmou.

No evento, o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, disse que a indústria naval brasileira está preparada para uma retomada consistente e dentro de suas possibilidades, pois se encontra com um quadro mais favorável do que no ciclo anterior, no início dos anos 2000. “Temos tudo para voltar de imediato. Tivemos problemas para retornar em 2002-2004 porque a infraestrutura não estava preparada e os treinamentos estavam insuficientes. Hoje, temos capacidade de retomar a indústria de imediato”, garantiu.

Rocha disse que o principal problema é a obtenção de garantias para o financiamento de grandes obras do país, como a construção de até 25 navios de cabotagem pretendida pela Transpetro, subsidiária da Petrobras. Ele contou que os estaleiros vêm conversando sobre este tema junto ao grupo de trabalho das duas empresas que trata do assunto.

Para Travassos, estruturar a indústria naval e torná-la perene ultrapassa a questão da demanda e passa por aplicar as lições aprendidas em ciclos anteriores. O diretor reforçou que não adianta entregar mais do que a indústria consegue fazer porque ela vai se propor a fazer naturalmente e pode não conseguir. Segundo Travassos, a partir do momento que começa um ciclo ruim em que a indústria não consegue entregar, ela não recebe pagamento da Petrobras e a companhia não recebe seus ativos prontos. “Não podemos e não vamos permitir que aconteça de novo. Precisamos ter controle de demanda equilibrada com a capacidade e com um ramp up dessa indústria”, garantiu.

Ele disse ainda que o novo ciclo demandará a qualificação de pessoas, inclusive a nível gerencial. Travassos salientou a importância de separar as questões de gestão que levaram aos problemas do último ciclo, o qual considera com alguns bons resultados, mas não dentro do esperado. Segundo o diretor, os envolvidos nos ‘maus feitos’ associados à Lava Jato precisam ser punidos, sendo uma questão a ser tratada na esfera da Justiça.

O presidente do Sinaval voltou a criticar que, ao punir acionistas de outros segmentos, a Lava Jato prejudicou a indústria como um todo, sem haver nenhuma comprovação de estaleiros envolvidos em corrupção. Dados do Sinaval apontam que o Rio de Janeiro, que chegou a ter 45.000 trabalhadores

empregados nessa indústria, hoje gera apenas 6.000. No Brasil, o número de empregos diretos dessa indústria caiu de 80.000, no final de 2014, para 21.000 atualmente. Rocha defendeu que o Rio de Janeiro volte a ser o carro-chefe da indústria naval brasileira. “Temos acompanhado o trabalho junto à Petrobras e ver o que é possível ser feito no Rio de Janeiro”, contou.

Travassos disse que, nos últimos 10 anos, houve aproximadamente 80 módulos entregues, o que representa uma média de 8 módulos de processo por ano (topside). Em 2023, existe uma média de 26 módulos sendo construídos. O diretor da Petrobras ponderou que, 10 anos atrás, o peso médio de um topside era de 25.000 toneladas, enquanto no ciclo atual o topside pesa de 40.000 toneladas a 50.000 toneladas. Para as duas licitações em negociação da Petrobras (P-84 e P-85), os módulos chegarão a quase 70.000 toneladas. “Significa mais aço para processar, mais equipamento para instalar e mais tubulação para comissionar”, elencou.

Rocha, do Sinaval, acrescentou que os estaleiros já oferecem e continuaram a oferecer treinamento e capacitação em suas instalações. “Hoje, estamos muito melhor do que em 2002, quando reiniciamos a mão de obra brasileira. Temos capacidade de reinstalar mão de obra e engenharia de imediato”, garantiu. Ele projetou que o aumento da configuração dos módulos exigirá investimentos em nova engenharia, novos técnicos e novos equipamentos.

O presidente do Sinaval disse que a engenharia brasileira tem experiência e está mais madura para projetos de embarcações de apoio, assim como para integração de módulos de plataformas. Rocha admitiu que, por questões de competitividade, não é interessante ao Brasil construir cascos localmente. “Não interessa ao Brasil fazer casco. Até porque o casco é muito mais barato na China subsidiado (...) Interessa, mas não somos competitivos com o preço que a China hoje oferece para o casco. Somos competitivos para os módulos”, analisou.

A Petrobras também possui no radar a possibilidade de contratação de 36 barcos de apoio entre 2024 e 2025. Travassos disse que essas oportunidades serão inseridas paulatinamente no mercado e atenderão os estaleiros especializados em embarcações de apoio offshore. Ele acrescentou que o descomissionamento vai gerar uma oportunidade complementar para a indústria naval. A companhia prevê 26 unidades no horizonte 2023-2027, além de 28 unidades de 2028 até 2030 a serem descomissionadas no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/10/2023

PETROBRAS INICIA TESTES COM TECNOLOGIA INÉDITA PARA MEDIÇÃO DE VENTOS

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

Bravo 2.0 - foto: Mateus Filipe/Senai



Investimentos no desenvolvimento da boia “Bravo” chegam a R\$ 11,3 milhões, através do incentivo em P&D da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel)

A Petrobras iniciou na quinta-feira (19) uma nova sequência de medições de energia eólica no litoral do Rio Grande do Norte (RN), com a versão 2.0 do equipamento batizado de Bravo - Boia Remota de Avaliação de Ventos Offshore. Trata-se do aprimoramento da tecnologia inédita no Brasil desenvolvida pelo Centro de Pesquisas e Desenvolvimento (Cenpes). O projeto é fruto da parceria com os Institutos Senai de Inovação em Energias Renováveis (ISI-ER) e Sistemas Embarcados (ISI-SE), ao custo de R\$11,3 milhões através do incentivo em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) da Aneel.

“O nível de maturidade tecnológica do equipamento avançou e trouxe boas soluções para as limitações encontradas na primeira fase de testes. Esperamos uma Bravo 2.0 robusta e capaz de atender às necessidades da Petrobras em relação à medição do potencial eólico offshore no Brasil, sendo uma alavanca importante para avançarmos nessa nova fonte de energia”, afirma o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Carlos Travassos.

Ele destaca que o investimento faz parte da estratégia da Petrobras de liderar o processo de transição energética no país. “Um novo projeto de P&D tem sido discutido com foco na instalação de novas Bravos em pontos estratégicos da costa brasileira, de modo aumentar a amostragem de dados e tornar o levantamento do potencial eólico ainda mais confiável”, revela.

A Bravo é um modelo flutuante de Lidar (Light Detection and Ranging), desenvolvido, pela primeira vez, com tecnologia nacional. Trata-se de um sensor óptico que utiliza feixes de laser para medir a velocidade e direção do vento, gerando dados compatíveis ao ambiente de operação das turbinas eólicas. Ele também é capaz de captar variáveis meteorológicas, como pressão atmosférica, temperatura do ar e umidade relativa, além de variáveis oceanográficas, a exemplo de ondas e correntes marítimas. Todos esses dados são essenciais para determinar o potencial de uma área para a produção de energia eólica.

Segundo o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, Maurício Tolmasquim, “quando estiver em estágio comercial, a Bravo contribuirá para o aumento da oferta dos serviços e a redução do custo de implantação dos projetos de eólica offshore no país. Por ser flutuante, o equipamento é de fácil transporte e instalação ao longo da costa brasileira”, avalia.

Na nova versão do equipamento, um algoritmo, desenvolvido especialmente para o projeto permite corrigir as informações coletadas em função das variações de posição provocadas pelas ondulações do mar e correntes marinhas. A Bravo 2.0 também foi ampliada para abrigar dois sensores Lidar em vez de um. Isso aumenta a coleta dos dados que são transmitidos para um servidor em nuvem, por meio de comunicação via satélite, para serem posteriormente analisados.

O equipamento pesa sete toneladas, tem 4m de diâmetro, 4m de altura e é alimentado por módulos de energia solar. Será lançado a 20 quilômetros da costa do Rio Grande do Norte, com apoio da Marinha do Brasil e do consórcio Intersal, que opera o Terminal Salineiro de Areia Branca. A campanha de testes e medições vai até março de 2024.

As informações coletadas pela boia serão comparadas com dados de referência obtidos por um Lidar fixo, instalado no mesmo terminal, para validar a funcionalidade e confiabilidade das medições do equipamento.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 23/10/2023

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ E NAVEGANTES MOVIMENTA 1,3 MILHÃO DE TONELADAS EM SETEMBRO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 23/10/2023 - 17:51



Terminal Portonave

No mês de setembro, o Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu movimentou 1.387.387 toneladas, das quais 713.661 toneladas foram destinadas à exportação e 673.727 toneladas à importação.

No Terminal Portonave (Porto de Navegantes), a movimentação em setembro registrou 1.320.230 toneladas e 118.009 TEUs.

70 embarcações atracaram em setembro, das quais

53 na Portonave, cinco no Cais Público de Itajaí, dois no TUP Teporti, seis no TUP Barra do Rio, um no TUP Braskarne e três atracações na sede da Delegacia da Capitania de Ports de Itajaí (Deltajaí).

No Porto de Itajaí (Cais público/berços 03 e 04), a movimentação total de cargas atingiu 51.325 toneladas em setembro.

O Porto de Itajaí, que passa por processo de licitação, manteve operações de carga geral com o embarque e desembarque de veículos importados, celulose e açúcar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2023

TECON SANTOS TEM NOVO SISTEMA OPERACIONAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/10/2023 - 17:22



O Tecon Santos, administrado pela Santos Brasil no Porto de Santos, deu início às operações com o software OPUS – TOS (Terminal Operating System) da CyberLogitec, empresa sul-coreana especializada em soluções operacionais tecnológicas para terminais logísticos. Com isso, dá um salto na modernização e unificação das operações de contêineres.

Escolhido pela facilidade de integração com novas tecnologias, o novo TOS habilita o terminal a operar equipamentos com tecnologias de ponta, o que inclui a utilização de OCRs (sigla de Optical Character

Recognition – reconhecimento ótico de caracteres), equipamentos controlados remotamente, simulações por Digital Twin e inteligência artificial. Além disso, consolida a operação com dados em tempo real, garantindo informações precisas ao Centro de Controle Operacional da companhia.

"É uma ferramenta que permite uma gestão mais moderna de toda a operação, integrando tecnologias digitais, máquinas e pessoas. Temos maior agilidade e precisão na tomada de decisões no dia a dia, reduzindo desperdícios e aumentando a eficiência do terminal", afirma Ricardo Miranda, diretor de Tecnologia da Santos Brasil.

A migração para a nova plataforma, que também foi implantada no Tecon Vila do Conde, administrado pela companhia em Barcarena (PA), teve início em abril de 2021 e contou com a mobilização de equipes dos dois terminais no treinamento e adaptação às atividades da Santos Brasil.

A mudança de TOS faz parte de um investimento de mais de R\$ 40 milhões realizado na troca de softwares e equipamentos que permitirão maior utilização de tecnologias digitais no planejamento e operação dos terminais para aumentar ainda mais sua eficiência de forma a atender com mais agilidade seus clientes. O objetivo é deixar os terminais portuários da companhia prontos para atender o crescimento da demanda.

Os investimentos em tecnologia e sistemas ocorrem paralelamente aos investimentos em infraestrutura e equipamentos que a companhia vem realizando nos seus terminais. Em Vila do Conde estão sendo aplicados R\$ 120 milhões em obras de expansão e compra de novos equipamentos, com o objetivo de aumentar em quase 40% a capacidade do terminal, de 217 mil TEUs/ano para 300 mil TEUs/ano. No Tecon Santos, a Santos Brasil adquiriu dois portêineres de última geração e oito E-RTGs elétricos, que fazem parte do projeto de ampliação e modernização do terminal, que terá a capacidade aumentada de 2,4 milhões de TEUs/ano para 2,6 milhões já em 2023 e para 3 milhões de TEUs/ano em 2031.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2023

TCP ADQUIRE 11 NOVOS RTGS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/10/2023 - 17:18



Guindastes estão em rota para o Brasil e devem chegar em novembro

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, vai receber 11 novos RTGs (Rubber Tyred Gantry). Os equipamentos, comprados em agosto de 2022, saíram da China no dia 8 de outubro deste ano e devem chegar a Paranaguá até o final de novembro, um mês antes da data prevista.

Fabricados pela empresa chinesa ZPMC, os 11 guindastes possuem altura de elevação de 21,2 metros, permitindo uma capacidade de

empilhamento de 6+1, e conseguem içar 41 toneladas. "Com os novos equipamentos, o número de RTGs da TCP sobe de 29 para 40, um aumento substancial de 38% no parque de transtêineres, o que vai assegurar uma ampliação na produtividade e uma maior confiabilidade da retaguarda de operação de navio", explica o gerente de manutenção da TCP, Fernando Henrique Carneiro Reis.

Os RTGs também estão equipados com novas tecnologias de segurança, como o mapeamento de pilha a laser e um sistema anti-levantamento de carreta, o que evita acidentes nos casos em que o contêiner fica travado na carroceria de um caminhão.

A compra dos novos RTGs pela TCP faz parte de um pacote de investimento de R\$ 370 milhões, que deve ser realizado até o final deste ano. Entre os projetos já concluídos estão a aquisição de 17 novos Terminal Tractors (TTs), a eletrificação de dois RTGs que operam na linha férrea, a construção de uma nova subestação de energia modelo GIS (subestações isoladas a gás), entre outros.

Ainda para 2023 está prevista a expansão do número de tomadas do pátio reefer de 3.572 para 5.126, um aumento de 43%. O espaço é destinado ao armazenamento de contêineres com controle de temperatura, como os usados para o transporte de carnes congeladas, principal commodity movimentada pelo terminal, que é considerado o maior corredor de exportação de frango congelado do mundo.

Em agosto, a TCP assinou a compra de 17 Terminal Tractors (TTs) do modelo KT2i 4x2, fabricado na Polônia pela Kalmar, considerado o mais moderno disponível no mercado. Os novos caminhões têm capacidade para transportar até 85 toneladas de carga e possuem uma autonomia de três dias de operações ininterruptas, o dobro do período de trabalho dos veículos em uso no terminal. A chegada dos equipamentos, usados para transportar contêineres entre navio, pátio, armazém e ferrovia, está prevista para o mês de novembro e aumentará em 33% a frota do terminal.

Além da compra dos TTs, a TCP pretende adquirir mais 27 terminal trailers (semirreboques do caminhão) para complementar a frota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2023

RUMO TEM NÚMERO RECORDE NA FORMAÇÃO DE MULHERES AUXILIARES DE MANOBRAS DE TRENS NA OPERAÇÃO SUL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/10/2023 - 07:45

A disputa por vagas em um cargo predominantemente ocupado por homens foi grande: 168 candidatas se inscreveram e 26 chegaram à fase final. O curso de qualificação é feito em parceria com o Senai PR



O curso de qualificação pra auxiliar de manobras que está sendo realizado pela Rumo, concessionária de ferrovias, teve todas as vagas ocupadas por mulheres. A profissão de auxiliar de manobra é o primeiro passo para se tornar maquinista. O processo seletivo deste ano contou com 168 candidatas, sendo que 102 passaram por dinâmicas, 52 se classificaram e passaram por entrevistas individuais e 26 foram aprovadas para realizar o curso de qualificação, que começou no dia 10 de outubro.

A partir do dia 30, tem início a prática nas ferrovias da operação Sul da companhia, que abrange os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

O dia a dia das futuras auxiliares de manobra abrangerá o recebimento de trens em pátios e terminais, operações com AMV (aparelho de mudança de via), comunicação direta com o maquinista e procedimentos de segurança.

Segundo Lucas Caixeta, gerente executivo de Operação, a companhia valoriza um ambiente de trabalho diverso e inclusivo. “A Rumo tem implementado projetos de incentivo e ações que contribuem para o aumento da presença das mulheres em todas as áreas e níveis hierárquicos, seja em cargos administrativos ou em cargos operacionais”, explica o executivo.

Em janeiro deste ano, a Rumo contava com 65 mulheres auxiliares de manobra. Em outubro, esse número subiu para 106, um aumento de 63% em nove meses.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2023

ANTAQ DESCLASSIFICA DUAS EMPRESAS AO CERTAME PARA ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO PORTO DE ITAJAI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/10/2023 - 07:34



Terceira proponente, Teconnave Terminal de Containeres de Navegantes, ofertou 35 mil TEUs e é a próxima a passar pela análise de documentos

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) desclassificou a Mada Araújo Asset Management Ltda para o certame de arrendamento transitório do Porto de Itajaí. A empresa ficara em segundo lugar durante a etapa de classificação das propostas. No dia 2 de outubro, a Antaq também havia desclassificado na fase de habilitação a primeira colocada do certame, a empresa MMS Empreendimentos Logísticas Ltda.

A agência prorrogou esta segunda-feira (23) o prazo para a interposições de recursos, com encerramento no dia 25. A Antaq pode receber impugnações por parte de outras proponentes que já participaram da etapa de habilitação. Qualquer impugnação que chegar à Comissão de Licitação será processada e analisada.

Seguindo o mesmo procedimento, agora, a terceira empresa ao qual ficou classificada durante Sessão Pública do Leilão, realizado em 13 de setembro, deve de ser chamada para análise geral de documentos, e, a mesma, deverá comprovar sua capacidade de movimentação no terminal.

Por meio de Comunicado Relevante divulgado pela Antaq na sexta-feira (20), a terceira proponente foi convocada para apresentar seus documentos de habilitação nesta terça-feira (24).

A terceira colocada é a Teconnave Terminal de Containeres de Navegantes, que ofertou durante Sessão Pública a Movimentação Mínima Exigida (MME) com 35.000 TEUs.

Após análise de documentos da terceira colocada, e, caso não ocorrerem pedidos de recursos por parte de outras empresas que participaram do certame, os próximos passos darão direcionamento a homologação do resultado do procedimento simplificado, o direito de outorga, e, por fim, a convocação da empresa vencedora com a União, por intermédio do Ministério de Portos e Aeroportos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e Superintendência do Porto de Itajaí (autoridade portuária) para celebrarem o contrato de transição.

Para o Processo Seletivo Simplificado do Porto Organizado de Itajaí, sete empresas proponentes participaram do certame: MMS Empreendimentos Ltda (MME: 66.600 TEUs), Mada Araújo Asset Management Ltda (MME: 44.000 TEUs), Teconnave Terminal de Containeres de Navegantes S/A (MME: 35.000 TEUs), Livramento Holding S/A (MME: 21.200 TEUs), Conexão Marítima Ltda (MME: 20.111 TEUs), Triunfo Logística Ltda (MME: 10.002 Teus) e Wilson Sons Terminais e Logística Ltda (MME: 5.650 TEUs).

Seguindo as informações publicadas no Edital, sobre o volume de cargas de contêineres (TEUs) que operador portuário deverá movimentar na área arrendada, não haverá quantidade mínima pré-estabelecida. O proponente que oferecer a maior número de movimentação será o vencedor do certame.

A área a ser arrendada é destinada à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral. O contrato prevê que o arrendatário passe a operar no porto por dois anos (24 meses), prazo que poderá ser prorrogado sob condições especificadas no edital do processo seletivo.

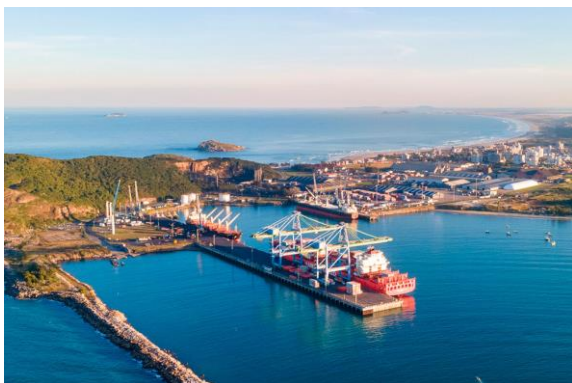
De acordo com o edital publicado pela Antaq, a arrendatária transitória deverá pagar o valor de outorga de R\$ 60,63/TEU e R\$ 5,33/tonelada de carga geral movimentada, tendo o direito de explorar suas atividades no nos berços 01 e 02 do Porto de Itajaí.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2023

PORTO DE IMBITUBA MIRA NA QUALIFICAÇÃO DE SUA INFRAESTRUTURA PARA AMPLIAR MOVIMENTAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/10/2023 - 07:17



O Porto de Imbituba tem na pauta cerca de R\$ 230 milhões em investimentos para ampliar sua infraestrutura e aumentar a eficiência na movimentação de cargas. Nos últimos 10 anos, o complexo portuário cresceu 186% na tonelagem movimentada, ultrapassando as sete milhões de toneladas anual, e segue com perspectiva de atração de novas operações, que podem significar um incremento em torno de três milhões de toneladas.

“Essa perspectiva de crescimento demanda a ampliação da infraestrutura, pois, nas condições atuais, a movimentação portuária ainda pode crescer de 10% a 15%”, explica Luís Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

O canteiro de obras toma forma com o início da recuperação do Cais 3, um dos três atracadouros presentes no porto. O local também será ampliado e representa um aporte em torno de R\$ 95 milhões da autoridade portuária, previsto para ser concluído em 2025.

Na outra margem da área entre berços, a derrocagem (retirada de rochas submersas) do início do Cais 1 terá seu processo licitatório relançado até final de outubro. Já o Cais 2 receberá um dolfim de amarração de navios. A ordem de serviço para elaboração deste projeto executivo foi emitida recentemente e a obra está projetada para ser concluída em 2024. A execução das obras nos Cais 1 e 2 permitirá o atendimento simultâneo de três navios no local, passando dos atuais 660 metros de cais linear nos dois berços para 710 metros.

A proteção do porto pelo molhe de abrigo também será incrementada com a restauração e reforço do local. A obra estimada em R\$ 100 milhões foi contemplada para receber recursos do Governo Federal dentro do Novo PAC. O projeto executivo foi encaminhado à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e a previsão de início dos trabalhos é para 2024.

Além da requalificação da estrutura existente, está em fase de estudos o aproveitamento do costado do Cais 2 — área hoje sem uso — para implantação de um novo berço destinado à operação de granéis sólidos. Quando concretizada, esta melhoria vai possibilitar a atracação de navios em ambas laterais do cais.

Na área entre berços, a autoridade portuária busca identificar a possibilidade de criação de um novo atracadouro, transversal aos cais existentes. Para isso, emitiu este mês os termos de autorização para que duas empresas interessadas em doar o projeto básico de engenharia para implantação do novo cais possam iniciar seus estudos. A proposta é que o espaço seja utilizado prioritariamente para navios de granéis líquidos e carga geral.

No campo da automação tecnológica para uma operação mais eficiente, o Porto de Imbituba está investindo na implantação de um sistema de energia fotovoltaica, que contribuirá com 15% do consumo elétrico atual do Porto. Também está em curso a compra de duas novas balanças rodoviárias, aquisição de novos servidores, construção de novo data center de última geração e melhorias na automação dos gates.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2023

EM MEIO A SECA HISTÓRICA, SUPER TERMINAIS RECEBE NAVIO ABASTECIDO COM INSUMOS PARA A ZONA FRANCA

Da Redação NAVEGAÇÃO 23/10/2023 - 07:09



Super Terminais - foto: Tadeu Rocha/Divulgação

Navio 'Izmir', da MSC, atracou no terminal portuário trazendo 140 contêineres

O Super Terminais, terminal portuário privado em Manaus, recebeu no final da tarde de sábado (21) o navio "Izmir", da MSC, com 140 contêineres abastecidos com insumos para a Zona Franca de Manaus. O navio deixa o terminal nesta segunda-feira, abastecido com 110 contêineres.

Devido ao baixo nível dos rios do Amazonas, o navio atracou no Super Terminais com 10% da sua capacidade, o que representa a mesma quantidade de carga que as balsas conseguem transportar, com o diferencial da maior celeridade no trajeto. Este é o primeiro navio que o Super Terminais recebe desde o final de setembro.

Oriundo de Vila do Conde, o navio "Izmir" tem 157 metros e calado de 5,8 metros. Essas características permitiram que a embarcação acessasse a região de Manaus.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPIING

Edição: 177/2023
Página 49 de 49
Data: 23/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“Diante da grande necessidade e condição emergencial que estamos passando, a chegada deste navio torna-se histórica. Foi um trabalho árduo, de muitos dias, mas junto com a MSC conseguimos fazer esta embarcação chegar a Manaus com as condições necessárias para atender nossa linha”, afirma Anibal Simões Lima, gerente operacional do Super Terminais.

"O Grupo MSC segue comprometido na busca de soluções para auxiliar na continuidade da prestação do serviço, bem como, no atendimento aos nossos clientes e a todo o mercado de Manaus e região", diz Adriana Menezes, gerente do Grupo MSC - Manaus e Porto Velho.

“O setor é essencial para a região, já que 85% de todos os produtos que entram e saem de Manaus passam por rios navegáveis. Estamos muito felizes em conseguirmos receber este navio abastecido com insumos para a Zona Franca. Seguimos com a mesma eficiência desses 27 anos de história e nossa equipe permanece preparada para receber as cargas conforme for sendo possível pelas condições fluviais”, explica Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais.

De acordo com Lima, os navios são mais vantajosos em relação às balsas para o transporte de mercadorias devido a maior celeridade e segurança do transporte. “São necessárias em média 10 balsas para trazer a carga transportada em um navio, em condições normais. No caso do "Izmir", mesmo carregado com apenas 10% da sua capacidade, ele se tornou bem mais rápido e seguro para trazer os insumos para a Zona Franca”, explica.

A expectativa é a de que nos próximos dias a situação de transporte de cargas em Manaus comece a melhorar. “Conseguimos desviar a rota deste navio e trazê-lo para Manaus. Tivemos a sorte de o Rio Madeira não estar baixando nos últimos dias. Acreditamos que até os próximos 20 dias o rio esteja subindo novamente e situação comece a melhorar”, afirma Paulo Bernardes, da praticagem de Manaus.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/10/2023



MERCOSHIPPIING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 23/10/2023