

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 175/2023
Data: 19/10/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DESCONTO DE ATÉ 65% EM TARIFAS DO PORTO DE SANTOS DEVE ENTRAR EM VIGOR NO FINAL DO MÊS.....	4
PORTOS, TERMINAIS E NAVIOS VERDES SÃO TENDÊNCIA NO MERCADO GLOBAL, DIZEM ESPECIALISTAS	5
SETOR PORTUÁRIO DEBATE NO PANAMÁ LOGÍSTICA ÁGIL E SUSTENTÁVEL NO PRIMEIRO DIA DO TOC AMÉRICAS	8
SANTOS E GUARUJÁ CRIAM EXPECTATIVA COM NOVA SECRETARIA PARA HIDROVIAS	9
TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE SANTOS INVESTIRÁ EM EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS E QUALIFICAÇÃO	10
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	11
TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: COMPESA PLANEJA GERAR ATÉ 300 MW EM BARRAGENS.....	11
DRAGAGENS, TARIFAS E OUTROS DESAFIOS DE MÁRCIO GUIOT À FRENTE DE SUAPE.....	14
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	16
ANTAQ DEBATE ALGUNS DOS PRINCIPAIS TÓPICOS DO SETOR COM ENTIDADES AQUAVIÁRIAS	16
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	18
HIDROVIAS - GOVERNO FEDERAL ANUNCIA NOVAS MEDIDAS PARA GARANTIR NAVEGABILIDADE NOS RIOS DA REGIÃO NORTE.....	18
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	19
NO CHILE, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES BUSCA EXPERIÊNCIAS EM MODELOS DE CONCESSÕES DE RODOVIAS COM FREE FLOW	19
PONTE SOBRE RIO ARAGUAIA E MAIS SETE TRAVESSIAS DA BR-230/PA ESTÃO REVITALIZADAS	19
GRUPO DE TRABALHO VAI DISCUTIR PROJETO DA FERROGRÃO COM INDÍGENAS E COMUNIDADES IMPACTADAS	20
NOVA POLÍTICA DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS DEFINE DIRETRIZES PARA PROMOVER SUSTENTABILIDADE CONTRATUAL	21
ESTUDO INÉDITO ANALISA IMPACTO DA MUDANÇA CLIMÁTICA EM RODOVIAS E FERROVIAS NO BRASIL	22
ORDEM DE SERVIÇO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES GARANTE PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO RÍGIDO EM 74KM DA BR-135/MA	23
PORTAL PORTO GENTE	25
RAÍZEN E WÄRTSILÄ ASSINAM ACORDO PARA ACELERAR A SUSTENTABILIDADE NO SETOR MARÍTIMO COM NAVIOS MOVIDOS A ETANOL	25
MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS NO BRASIL É ESSENCIAL E REPRESENTA OPORTUNIDADE ÚNICA DE INVESTIMENTO ESTRATÉGICO EM MEIO ÀS INCERTEZAS GLOBAIS	26
PRIVATIZAÇÃO DA SABESP É EQUIVOCADA E ELEVARÁ TARIFAS, AVALIAM ESPECIALISTAS	27
BE NEWS – BRASIL EXPORT	28
EDITORIAL – PREPARANDO OS PORTOS BRASILEIROS PARA O PRESENTE E O FUTURO	28
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	29
<i>Seca</i>	29
<i>Chuvas</i>	29
<i>Invest 1</i>	29
<i>Invest 2</i>	29
<i>Ônibus elétrico</i>	29
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS TERÁ REDUÇÃO DE TARIFA PARA NAVIOS VERDES, DE CRUZEIRO E CABOTAGEM ..	29
COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO ANUNCIA NOVAS MEDIDAS PARA OS RIOS DA REGIÃO NORTE	31
REGIÃO NORDESTE - COMPLEXO DO PECÉM FIRMA ACORDO COM PORTO CHINÊS.....	32
NACIONAL - ENTIDADES DEFENDEM A DESCENTRALIZAÇÃO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS	33
NACIONAL - BE NEWS ENTREVISTA ESTREIA RECEBENDO MINISTRO SÍLVIO COSTA FILHO	34
NACIONAL - FUTURO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS PASSA PELA DRAGAGEM, VISANDO NAVIOS MAIORES	35
NACIONAL - CONSELHO DO MARANHÃO EXPORT SE REÚNE COM COORDENADOR DA BANCADA DO ESTADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS	36
FERROVIAS - CONCLUSÃO DO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS TRAZ SEGURANÇA JURÍDICA, DIZEM ESPECIALISTAS	36
NACIONAL - DEVOLUÇÃO DE AUTONOMIA DO PORTO DE SANTOS É PRIORIDADE DO MINISTRO.....	37
NACIONAL - HUB BRASIL EXPORT É LANÇADO E ASSINA ACORDO COM O PARQUE TECNOLÓGICO DE SANTOS	39
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
RENAN FILHO FAZ RODADA PARA ATRAIR INVESTIDORES AO PAC E PREVÊ R\$ 3,7 BI PARA RECUPERAR ESTRADAS.....	40
AZUL E AMAZON EXPANDEM PARCERIA NO BRASIL PARA ACELERAR ENTREGA DE PRODUTOS	41
HADDAD DIZ QUE EVENTUAL VITÓRIA DE MILEI NA ARGENTINA PREOCUPA O BRASIL	42
IBM ANUNCIA COMPUTADOR INSPIRADO EM CÉREBRO HUMANO QUE ACELERA EM 22 VEZES A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 175/2023
Página 3 de 58
Data: 19/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

SABESP: ESPECIALISTAS DEFENDEM PRIVATIZAÇÃO, MAS ACREDITAM QUE MODELO PODE SER APRIMORADO	44
TIDE WISE, DE BARCOS NÃO TRIPULADOS, CAPTA R\$ 10 MILHÕES MIRANDO ÁGUAS INTERNACIONAIS	47
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
REFORMA TRIBUTÁRIA: COMBUSTÍVEL FÓSSIL E MINERAÇÃO ESTÃO NA MIRA DO 'IMPOSTO DO PECADO', DIZ RELATOR	48
RISCO GEOPOLÍTICO COM A GUERRA EM ISRAEL VIRA SEGUNDA MAIOR PREOCUPAÇÃO DO SISTEMA FINANCEIRO GLOBAL	50
NOVE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS NEGOCIAM REPACTUAÇÃO DE CONTRATOS, DIZ GOVERNO.....	51
PARA TENTAR SER 'HUB' DO COMÉRCIO GLOBAL, DUBAI PROMOVE PLATAFORMA NO BRASIL	52
VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
SOB PRESSÃO, GOVERNO ANTECIPA EMENDA PARLAMENTAR PARA AM	53
NOVA PLATAFORMA ACELEROU LICENÇA DE 5 OBRAS, DIZ MINISTÉRIO	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS	56
NORSUL E HAPAG-LLOYD CRIAM JV PARA CABOTAGEM DE CONTÊINERES NO BRASIL	56
SÃO FRANCISCO DO SUL DISCUTE APROFUNDAMENTO DO CANAL EXTERNO	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DESCONTO DE ATÉ 65% EM TARIFAS DO PORTO DE SANTOS DEVE ENTRAR EM VIGOR NO FINAL DO MÊS

Ministro de Portos aprovou as novas tabelas que valem para navios verdes, de longo curso, cabotagem e de cruzeiros

Por: *Bárbara Farias*



Previsão é de que desconto tarifário entre em vigor já no início da temporada de cruzeiros 2023/2024, no dia 29
Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Os descontos de até 65% em tarifas do Porto de Santos devem entrar em vigor no dia 29, data do início da temporada de cruzeiros 2023/2024. A medida beneficiará armadores de transatlânticos, navios verdes, de longo curso e cabotagem. As tabelas foram aprovadas pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e a previsão é que sejam publicadas na edição de hoje do Diário Oficial da União (DOU).

Inicialmente, os descontos valeriam para embarcações verdes, de longo curso e cabotagem, conforme anunciado pelo então ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, em 17 de junho. Porém, as tabelas foram alteradas, incluindo navios de cruzeiros. A versão final foi aprovada pelo Conselho de Administração da Autoridade Portuária de Santos (Consad) e apresentada a Costa Filho pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, na última terça-feira, em Brasília.

Segundo a APS, os critérios que incentivam os navios verdes são baseados em pontuação no score do índice da ESI (Environmental Ship Index), que varia de zero a 100 a partir da análise do uso de tecnologias para sistemas ou combustíveis que permitam a redução de emissão do óxido de nitrogênio (NOX) e óxido de enxofre (SOX) para além dos limites regulamentares exigidos. O desconto máximo será de 15% quando o score se situar entre 71 e 100 pontos.

Já para incentivar a cabotagem — navegação entre os portos da costa brasileira —, os descontos para um mesmo navio aumentarão conforme a frequência de atracações nos portos, até o máximo de 65%, quando este ultrapassar 48 escalas. Os mesmos tetos de redução tarifária e frequência também valem para embarcações de longo curso.

Para os transatlânticos, o desconto está relacionado ao maior número de passageiros, chegando ao teto de 60% acima de 650 mil. Para o ministro de Portos e Aeroportos, a medida incentiva o turismo, pois estimula a geração de empregos no País. “A cada quatro turistas que chegam, um emprego é gerado no Brasil. Os cruzeiros marítimos vão contribuir para aquecer a economia nacional. Da mesma forma que o incentivo à cabotagem e à preservação ambiental vão resultar em ganhos importantes para os brasileiros”.

O presidente da APS, Anderson Pomini, ressaltou que, a pedido do ministro, foram feitos os estudos que permitiram a concessão dos descontos. “Esta política do Ministério de Portos e Aeroportos atende a uma determinação do Governo Federal, que visa gerar mais empregos, renda e, conseqüentemente, justiça social por meio dos portos brasileiros. O Porto de Santos, assim, cumpre a sua parte nesta importante tarefa”.



Conforme a Autoridade Portuária, a vigência dos descontos será pelo prazo inicial de 12 meses, a contar após dez dias da publicação das tabelas. No caso dos navios verdes e de cabotagem, a medida deve estar vinculada a acordo com, ao menos, a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), e a aplicação restrita à nova estrutura tarifária.

Descontos

Navio de cruzeiros

Passageiros por armador/Desconto

Até 9.999 - sem

De 10 mil a 79.999 – 10%

De 80 mil a 149.999 –20%

De 150 mil a 299.999 – 30%

De 300 mil a 449.999 – 40%

De 450 mil a 649.999 – 50%

Acima de 650 mil – 60%

Navio verde

Pontuação ESI/Desconto

De 0 a 30 - sem

De 31 a 50 – 5%

De 51 a 70 – 10%

De 71 a 100 – 15%

Navio de longo curso

Escalas/Desconto

De 1 a 2 – sem

De 3 a 4 – 25%

De 5 a 7 – 30%

De 8 a 11 – 35%

De 12 a 23 – 45%

De 24 a 47 – 55%

Acima de 48 – 65%

Navio de cabotagem

Escalas/Desconto

De 1 a 2 – 30%

De 3 a 4 – 35%

De 5 a 7 – 40%

De 8 a 11 – 45%

De 12 a 23 – 50%

De 24 a 47 – 60%

Acima de 48 – 65%

Fonte: Conselho de Administração da Autoridade Portuária de Santos (Consad)

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 19/10/2023

PORTOS, TERMINAIS E NAVIOS VERDES SÃO TENDÊNCIA NO MERCADO GLOBAL, DIZEM ESPECIALISTAS

Descarbonização nas operações portuárias é destaque no segundo dia do TOC Americas, no Panamá

Por: *Redação*

Portos, terminais e navios verdes constituem um cenário em expansão nas trocas comerciais entre países. Porém, o avanço em investimentos e iniciativas zero carbono dependem de um esforço conjunto de empresas e de políticas governamentais. A forma para percorrer essa rota sustentável, gerando eficiência, competitividade e retorno econômico no setor, foi uma das principais discussões

do segundo dia do TOC Americas 2023, que termina hoje, no Centro de Convenções do Panamá, na Cidade do Panamá.



Entre as iniciativas sustentáveis, eletrificação de equipamentos foi destacada durante as discussões do dia Foto: Maxwell Rodrigues/AT

Moderador do painel Descarbonização do Porto e Operações de Terminais, o vice-presidente adjunto da região da América Latina e Caribe da HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Marcelo Garcia D'Antona, comentou em sua apresentação inicial que as empresas que atuam no comércio global e os governos buscam viabilizar os chamados corredores verdes.

“São rotas específicas onde o transporte de bens e mercadorias com emissão zero de gases estufa pode ser rapidamente colocado em prática, levando em consideração os aspectos econômicos, logísticos e políticos. Os terminais portuários desempenham um papel crucial dentro desses corredores, atuando como hubs pivotais que facilitam o movimento de mercadorias para as comunidades locais e mercados globais”.

D'Antona afirmou que haverá uma pressão crescente sobre os portos para reduzir sua pegada de carbono. “Os portos são responsáveis por uma variedade de emissões diretas e indiretas de carbono em suas atividades logísticas, incluindo aquelas provenientes da infraestrutura em terra movida a diesel (como empilhadeiras e guindastes), consumo de eletricidade não renovável em edifícios, iluminação e máquinas, bem como emissões indiretas de veículos que os utilizam para recepção e entrega das cargas, juntamente com os armazéns associados”.

O especialista afirmou ainda que todas essas atividades oferecem oportunidades para a descarbonização, por meio de uma combinação de eletrificação (usando fontes de energia renovável), eficiência energética aprimorada, tecnologias inteligentes para melhorar o transporte e a entrega e o fornecimento de eletricidade em terra para navios atracados. Contudo, a colaboração é fundamental no processo de descarbonização.

“Dada a natureza multifacetada e complexa das operações portuárias, uma abordagem colaborativa envolvendo todos os interessados será essencial para maximizar a adoção de tecnologias neutras em carbono. Os portos devem empregar uma ampla gama de estratégias em todos os aspectos de suas operações para diminuir significativamente suas emissões. Tecnologias inovadoras já estão disponíveis para fazer melhorias substanciais nessa área, e a adoção precoce pode conferir uma vantagem competitiva aos portos visionários”.

Tecnologia e sustentabilidade

No mesmo debate, o diretor regional da Portwise, Guilherme Peixoto, destacou a mudança de percepção no TOC Americas, que nas últimas edições teve debates aprofundados sobre o tema automação e, em 2023, viu a busca pela descarbonização e adoção de combustíveis verdes ganhar espaço.

No Panamá, ele apresentou a visão da companhia de “otimização das operações portuárias e sua contribuição para a melhoria da eficiência energética, ressaltando a importância de se planejar adequadamente os projetos e as operações em terminais de contêineres para alcançar os resultados esperados em relação à descarbonização”.

Outra debatedora do painel sobre descarbonização, a gerente comercial do Porto Itapoá (SC), Patrícia Lia Brentano, afirmou que “as empresas têm metas, cada uma mais arrojada e diferente da outra, para descarbonização, e os corredores verdes que estão sendo impulsionados pelos donos da carga vão atingir obviamente os terminais que são parte integrante dessa cadeia”.



Patrícia citou ainda uma inovação do porto catarinense. “A gente conseguiu fazer uma validação do quanto é gasto por contêiner movimentado, quanto isso gera de carbono. Aí, junto com a Ambipar (empresa de gestão ambiental), conseguimos fazer uma validação e uma precificação para quando os clientes precisarem”.

A gerente comercial exemplifica: “Por exemplo, eles têm um passivo de carbono, precisam se creditar para poder reduzir a sua taxa de emissão no ano, então vão lá no portal, lançam os contêineres movimentados e verificam quanto foi a emissão de carbono na operação portuária, no Porto Itapoá. Com isso, eles poderão verificar o preço gerado e fazer essa compra, que é certificada pela Ambipar”.

Acompanhando todas as discussões nos painéis do dia, o empresário e apresentador do programa Porto 360°, da TV Tribuna, Maxwell Rodrigues, contou que o setor mostra estar pronto para ser verde, podendo começar imediatamente, mas dando um passo por vez. “Há uma forte tendência para o uso de equipamentos eletrificados nas operações portuárias. A preocupação com fontes limpas é a tendência futura nas operações”.

Rodrigues disse ainda que, ao olhar para o futuro, as empresas esperam que haja redução de custos nas operações, o que somente ocorrerá com a fabricação de equipamentos em alta escala. “Segundo a perspectiva desses especialistas, todo esse movimento poderá ser sentido a partir de 2026 e deverá se estabilizar em meados de 2036. Eles afirmaram ainda que hoje os equipamentos eletrificados são 5% mais eficientes do que os operados a diesel”.

O representante regional do TOC Americas, Victor Gallardo, destacou que a união entre tecnologia e sustentabilidade é o futuro. “Estaremos vivendo em um porto claro, limpo e verde no futuro. É imperativo que se você quiser continuar exportando os seus produtos para outros continentes, precisa dispor de um produto e um serviço verdes. Tecnologia sem papel, amigável com o ambiente, mais sustentável e, obviamente, mais inclusiva, é relevante”.

Automação

O gerente comercial da DP World, Rodrigo Gomes, destacou o avanço da automação nos portos. “As empresas estão olhando de uma maneira diferente a gestão da automação nos portos espalhados pelo mundo e, principalmente, como é que isso está acontecendo em Santos efetivamente”.

Gomes afirmou que na DP World Santos há equipamentos totalmente automatizados, “pilotados, gerenciados fora da área de operações. Olhamos a questão da produtividade e, obviamente, a segurança”.

O representante da DP World salientou que o TOC Américas possibilita o intercâmbio de conhecimentos e expertise entre os atores da cadeia global de exportação e importação. “É uma oportunidade de compartilhar não só aquilo que nós temos de melhor, como o que a gente vai ver e aprender também. É importantíssimo”.

Gomes também compartilha da ideia de Santos sediar uma edição do TOC Américas. “Olhando a questão da representatividade que o Porto de Santos tem nas Américas, eu acho que já está mais do que na hora de trazer um TOC para Santos, quem sabe no ano que vem”.

TOC Américas em Santos?

Perguntado se o Porto de Santos poderia sediar uma edição do TOC Américas, o representante regional do evento, Victor Gallardo, não descartou a possibilidade. “Em 2009, realizamos (a conferência) no Rio de Janeiro. Foi desafiador, em uma outra época, outra área, outro mundo, mas, agora, eu penso que Santos tem um potencial fantástico para o futuro. Vou continuar trabalhando para levar o TOC Américas ao Porto de Santos um dia. Quem sabe, conseguimos?”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/10/2023

SETOR PORTUÁRIO DEBATE NO PANAMÁ LOGÍSTICA ÁGIL E SUSTENTÁVEL NO PRIMEIRO DIA DO TOC AMÉRICAS

Busca por soluções inovadoras à cadeia de contêineres marcou início de uma das maiores conferências do mundo

Por: Redação



Gestão portuária eficiente, automação e agilidade no transporte marítimo de mercadorias entre países norteou debates no primeiro dia de evento Foto: Maxwell Rodrigues/Grupo Tribuna

Uma cadeia portuária eficiente, tecnológica e ágil no transporte marítimo de mercadorias entre países, com sustentabilidade e segurança aos trabalhadores nas zonas operacionais. Esses foram os pontos que nortearam as discussões no primeiro dia do TOC Americas 2023, realizado ontem no Centro de Convenções do Panamá, na Cidade do Panamá. O

Grupo Tribuna marcou presença em todos os painéis do dia.

Os debates envolveram três pilares: estratégia de negócios, sustentabilidade e inovação. Todos com foco no intercâmbio de informações e conhecimentos inovadores para se alcançar a maior eficiência no setor.

O TOC Américas 2023 ocorrerá até amanhã na capital panamenha, reunindo empresários de terminais de contêineres, de armadoras e de empresas de tecnologia. Paralelamente à conferência principal, voltada à cadeia de suprimentos de contêineres, acontece a Tech TOC, que engloba discussões e uma feira sobre tecnologia e inovação para o setor.

“O ponto alto do dia de hoje foi o novo modelo de gestão portuária, olhando, principalmente, para a participação de provedores de soluções em tecnologia e automação. Falou-se muito na importância dessa cadeia de negócios estar próxima dos tomadores de decisões”, afirmou o empresário Maxwell Rodrigues, que também é apresentador do programa Porto 360°, da TV Tribuna.

Rodrigues observou ainda que as empresas de comércio exterior buscam novas tecnologias para agilizar o transporte de carga entre países. “Tenho acompanhado inúmeras empresas que estão trazendo oportunidades de negócios, mas também de agilidade na movimentação de mercadorias. Tanto o setor portuário quanto outros setores requerem velocidade com eficiência na transação de carga entre países”.

A automação aliada à eficiência e à segurança de trabalhadores nas zonas operacionais também foi destacada durante o painel Uma Estratégia de Negócios para Automação. Uma das debatedoras, a diretora de Suprimentos nas Américas da APM Terminals, Natalia Varon Perea, afirmou que a indústria está inserida em uma nova era.

“Precisamos pensar em como adaptar processos à interação humana e aos equipamentos, mas também em como gerenciar o nosso negócio. Precisamos ser criativos e abrir nossas mentes para novos frameworks e metodologias entre fornecedores e análise de dados, garantindo que criemos soluções modulares para permitir implementações graduais”.

A executiva ressaltou que é necessário conectar as pessoas à modernização operacional. “Você realmente acredita que os funcionários dos portos entendem o que está acontecendo, especialmente na automação? Temos muitos movimentos, muitas cargas no Porto de Santos, por exemplo. Mas, no final do dia, as pessoas precisam estar seguras trabalhando no porto. É o principal benefício que veremos com a modernização”, destacou a representante da APM Terminals.

Já o diretor comercial da Brasil Terminal Portuário (BTP), Cláudio Oliveira, falou sobre os gargalos logísticos do Porto de Santos e a necessidade de investimentos durante sua palestra no painel Desenvolvimento de Infraestrutura e Conectividade com a Interlândia, que tratou da relação Porto-Cidade.

Nela, Oliveira alertou para a previsão de colapso no acesso rodoviário ao maior complexo portuário do Hemisfério Sul nos próximos anos, comentando que os investimentos dos terminais não são suficientes para atender a demanda futura projetada.

Sustentável

Presente ao TOC Americas 2023, o gerente geral da Waypoint Yacht Services Américas, Marcus Santana, que é natural de Santos, destacou as iniciativas sustentáveis benéficas ao meio ambiente e à economia discutidas no encontro. “ESG, meio ambiente e descarbonização são o foco. Vamos verificar meios de trabalhar de forma eficiente e amigável com o meio ambiente. O Panamá também está buscando se adaptar a isso, assim como as outras empresas, buscando recompensar os armadores que têm iniciativas de descarbonização. Há iniciativa interna de descontos a armadores que comprovadamente contribuem com o meio ambiente. Essa é a chave: cuidar do meio ambiente para que as novas gerações tenham a oportunidade de usufruir daquilo que nós usufruímos hoje”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/10/2023

SANTOS E GUARUJÁ CRIAM EXPECTATIVA COM NOVA SECRETARIA PARA HIDROVIAS

Criação de Secretaria de Portos e Hidrovias traz expectativa para as cidades no transporte de cargas

Por: Ted Sartori



Bairro Monte Cabrão, na Área Continental de Santos, foi citado pelo diretor da APS, Eduardo Lustoza, como local com potencial para abrigar condomínios industriais, estimulando o modal hidroviário Foto: Rogério Soares-24/08/2018

As cidades de Santos e Guarujá estão ansiosas para fomentar o desenvolvimento do modal hidroviário. Ainda mais com a criação, em 26 de setembro, da Secretaria de Portos e Hidrovias, que substitui a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, com Mariana Pescatori seguindo no comando. O órgão é ligado ao Ministério de Portos e Aeroportos.

“Temos obrigação de incentivar a expansão hidroviária na Baixada Santista e no Porto de Santos, até porque o modal hidroviário é o mais econômico e ambiental. Não vai caber todo o transporte de carga na rodovia e na ferrovia. Precisamos reduzir essa dependência e abrir mais portas hidroviárias”, defende o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos (APS), Eduardo Lustoza.

Apesar disso, Lustoza lembra que o túnel Santos-Guarujá, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), o novo acesso ao Porto, a nova saída da Alemoa Industrial e mais um acesso desde o Planalto estão diretamente ligados às hidrovias.

“Vamos crescer mais rapidamente, chegando a 200 milhões de toneladas, só com túnel e pequenos condomínios industriais, como em Monte Cabrão. Na hora que entrar o Largo de Santa Rita (entre a Ilha de Bagres e Barnabé) e os 16 TUPs (Terminais de Uso Privado), que equivalem a um Porto de Paranaguá (no Paraná), passaremos de 300 milhões de toneladas”.

O consultor portuário Ivam Jardim detalha que, para benefício do Porto de Santos, a principal ação do Poder Público deve ser junto à Hidrovia Tietê-Paraná. “Isso garantirá a perenidade das operações e, assim, trazer mais carga, ou a mesma carga de forma mais barata, ao complexo portuário. Lembrando que nessa rota ainda se faz necessário um último trecho que deve ser rodoviário ou ferroviário para vencer a Serra do Mar”.

Cidades

Em nota, a Prefeitura de Santos lembrou que, a rigor, existe uma hidrovia na região, constituída pelos canais do Estuário e de Piaçaguera. A Cidade defende que, para viabilizar o transporte hidroviário de cargas, seria necessário ter produção local, o que pode ocorrer por meio de processo de industrialização sustentada da região, como ocorre nas proximidades dos principais portos do mundo. A presença de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) na Área Continental de Santos é o caminho indicado.

Em relação ao transporte de cargas, as restrições relativas às interferências (pontes e dutos) e aos licenciamentos ambientais das obras necessárias são condicionantes da implantação de uma hidrovia que atinja municípios ao sul da Baixada Santista, mais próximos do Porto, lembra a gestão municipal.

Já a Prefeitura de Guarujá, também em nota, comenta que a implantação de um órgão específico de transporte hidroviário potencializa a intenção de utilização do Canal de Bertioga, do Canal Piaçaguera e de rios como Casqueiro, Piaçabuçu, Itanhaém e Itapanhaú para novas travessias de pedestres e de transportes de cargas.

A gestão guarujaense recorda que existem alguns estudos técnicos e acadêmicos que mostram que há cerca de 35 quilômetros de plena navegabilidade.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/10/2023

TERMINAL DE CONTÊINERES DO PORTO DE SANTOS INVESTIRÁ EM EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS E QUALIFICAÇÃO

Objetivo da Santos Brasil é expandir iniciativas sustentáveis. Aquisições começam até o final de novembro

Por: Redação



Santos Brasil investirá no aumento de eletrificação de equipamentos e na aquisição de equipamentos remotos
Foto: Divulgação

A Santos Brasil — terminal contêineres instalado na Margem Esquerda do Porto de Santos — destinará parte dos investimentos à aquisição de equipamentos sustentáveis. Uma iniciativa que vai ao encontro da agenda de descarbonização e automação em debate no TOC Americas 2023, que acontece no Centro de Convenções do Panamá, na Cidade do Panamá, até amanhã.

O diretor de Desenvolvimento de Projetos da Santos Brasil, Bruno Stupello, comentou que a companhia fará investimentos de R\$ 2 bilhões relacionados à prorrogação contratual efetuada em 2015. Parte dos recursos será aplicada “no aumento de eletrificação dos equipamentos e, também, na aquisição de equipamentos remotos, que podem ser operados de dentro do centro de controle, fazendo com que essa operação seja mais segura para os trabalhadores”.

Stupello complementou que “vimos no painel focado em automação e questões direcionadas à inovação um novo modelo de gestão portuária que está sendo proposto, olhando principalmente para



os trabalhadores portuários, para que eles estejam numa área muito mais nobre do que necessariamente em uma área que haja risco. A operação portuária tem risco”.

O executivo adiantou que a companhia deverá receber novos equipamentos RTG até o final de novembro. São equipamentos elétricos que podem ter operação remota.

“Vamos treinar os nossos operadores que já atuam hoje nos equipamentos RTG para que a gente aproveite a maior parte deles. Aqueles trabalhadores que não forem aproveitados serão realocados em outras funções, atendendo à expectativa de crescimento de movimentação”, afirmou Stupello, reiterando que a companhia foca na “formação dos profissionais para atuar neste mercado mais automatizado, com o objetivo de suprir à demanda de empresas atendidas”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/10/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA: COMPESA PLANEJA GERAR ATÉ 300 MW EM BARRAGENS

Na transição energética, a Companhia Pernambucana de Saneamento tem o desafio de acelerar o uso de energia limpa em todas as etapas dos seus processos, principalmente se quiser se integrar à promissora cadeia do hidrogênio verde, em que uma das principais matérias-primas é água produzida com emissão zero de CO2

Por Fernando Ítalo



Transição energética abre portas para a Compesa na bilionária cadeia do H2V e pode gerar economia de R\$ 39 milhões por mês/Foto: Compesa (Divulgação)

A transição energética traz um desafio e uma grande oportunidade para a Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa): descarbonizar a geração usada em todos os seus processos de produção de água e tratamento de esgoto e entrar em novos mercados, como o de hidrogênio verde. Para atingir esse objetivo, uma das estratégias que vem sendo estudada pela empresa é utilizar suas barragens para a

instalação de painéis fotovoltaicos. O potencial total é estimado em 300 megawatts (MW).

O diretor de Eficiência e Atenção ao Cliente Flávio Coutinho afirma que o potencial de geração no espelho d'água dos reservatórios operados pela Compesa – são 129 ao todo – é limitado, já que Pernambuco é um dos estados com menor oferta hídrica em todo o país, mas ainda assim bastante significativo.

“Nossa prioridade é o abastecimento humano, mas em algumas barragens temos condições de viabilizar o consórcio água e energia sem qualquer prejuízo para o atendimento à população”, analisa o executivo. Flávio integrou o rol de painelistas do 9º Seminário de Energia Elétrica, Recursos Hídricos e Infraestrutura, realizado esta semana pela Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe).



Na transição energética, a barragem de Pirapama começa a despertar a atenção da iniciativa privada, que projeta potencial de 200 MW na represa/Foto: Compesa (Divulgação)

Transição energética: saiba que barragens foram mapeadas com potencial de geração

De acordo com o diretor, entre as represas com potencial para água e energia fotovoltaica quatro estão na Região Metropolitana da capital: Engenho Maranhão (Ipojuca), Tapacurá (São Lourenço da

Mata), Duas Unas (Jaboatão dos Guararapes) e Pirapama (Cabo de Santo Agostinho).

Pirapama, aliás, começa a chamar a atenção da iniciativa privada. O CEO da H2 Verde, Luiz Piauhyllino Filho, estima um potencial solar de 200 MW a partir de análises preliminares realizada pela empresa luso-brasileira para o suprimento de água e energia destinadas a seus futuros projetos de hidrogênio verde.

Fora do Grande Recife, as barragens do Prata (Camocim de São Félix) e de Carpina (na cidade do mesmo nome) se enquadram nesse perfil. No caso de Tapacurá e Carpina, os projetos de geração já foram elaborados pela Compesa e preveem uma capacidade de 50 MW.

O próximo passo da Compesa é definir a modelagem de concessão ou arrendamento dessas represas a fim de viabilizar a produção de energia solar.

Por que Engenho Maranhão é crucial para transição energética da Compesa?

Idealizada para reforçar o abastecimento de água do Complexo Industrial Portuário de Suape – que soma atualmente 83 empresas e gera 17,5 mil empregos – a barragem de Engenho Maranhão ampliou sua importância com a entrada da Compesa como parceira no chamado TechHub Hidrogênio Verde.

Anunciado em 2022, o TechHub é uma plataforma de pesquisa, desenvolvimento e inovação, com foco no H2V. O empreendimento será voltado para a implementação, em Suape, de projetos inovadores nas áreas de produção, transporte, armazenamento e gestão de hidrogênio verde.

Juntos, esses projetos receberão inicialmente investimentos de até R\$ 45 milhões. A iniciativa é liderada pela CTG Brasil (uma das principais empresas de geração de energia limpa no país), em parceria com o Senai e o Governo de Pernambuco.

No que se refere ao papel da Compesa, ainda que a água de Engenho Maranhão não venha a ser utilizada diretamente no processo fabril dos projetos do hub, será destinada a consumo humano, entre outros fins, e deve atender aos critérios de zero emissão da cadeia do hidrogênio verde.

Nesse contexto, o consórcio de água e geração solar seria uma solução ideal não só para as operações na barragem, mas também para atender à demanda de energia no funcionamento da Estação de Tratamento de Efluentes de Suape, caso a ETE venha a ser a fornecedora de água de reuso para o TechHub.

Transição energética pode viabilizar conclusão de Engenho Pereira

Há chance de que se amplie a lista de reservatórios que poderão ser explorados para geração solar, caso os estudos que estão sendo realizados apontem esse potencial na barragem de Engenho Pereira (Moreno).

O empreendimento está paralisado desde 2014. Este ano, o Governo de Pernambuco criou um grupo de trabalho para definir uma solução que viabilize a obra. O reservatório, essencial para a contenção de enchentes no rio Jaboatão, já recebeu investimentos de R\$ 50 milhões e demanda



valor semelhante para a conclusão. Uma das alternativas em avaliação é a modelagem de uma PPP em que o parceiro poderia explorar os serviços de água e geração.

Na transição energética, meta da Compesa é 70% de geração limpa até 2024

A Compesa já vem trabalhando, desde o final da década passada, em diversas frentes para descarbonizar os processos de geração de energia. Mas precisa correr contra o tempo nessa transição, diante das pressões internacionais cada vez maiores por uma economia de baixo carbono – geradas pelo aumento da ocorrência de fenômenos climáticos extremos – e também por causa de surgimento de novos negócios que exigem zero emissão.

A meta da sociedade de economia mista é atingir 70% de energia produzida a partir de fontes renováveis já em 2024, com investimentos estimados em R\$ 600 milhões. Algumas iniciativas de geração limpa, por meio de parceria público-privada ou convênios, já vêm sendo implementadas pela empresa.

Uma delas é a primeira PPP de energia para saneamento no Brasil. O projeto, que teve o contrato assinado em junho do ano passado e deverá entrar em operação até 2026, totaliza investimentos de R\$ 453 milhões na construção de seis usinas de autoprodução de energia, nos municípios de Flores e Garanhuns. A potência será de 135 MW.

A companhia também conta com 16 usinas para geração solar distribuída, em fase de instalação. Essas plantas totalizam 10 MW e foram contratadas por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) lançado em 2019.

Além disso, Compesa e Neoenergia estão instalando em Fernando de Noronha, a primeira usina solar flutuante com escala comercial do estado. O empreendimento, no espelho d'água do Açude do Xaréu – uma área de 4.400 metros quadrados – está orçado em R\$ 10 milhões e terá capacidade para 630 quilowatts (KW). A previsão é de que atenda a 50% da demanda total de energia no abastecimento de água e tratamento de esgoto no arquipélago.

O que a Compesa ganha na transição energética?

A Compesa terá dois ganhos principais ao investir na transição energética, além de atender às exigências crescentes por descarbonização. O primeiro é se integrar à cadeia do hidrogênio verde. O H2V tem gerado uma corrida do ouro entre os estados nordestinos, que pretendem ser pioneiros e até líderes globais no mercado do chamado “combustível do futuro”.

Para entrar nesse jogo, em um setor com possibilidade de movimentar bilhões no planeta, a companhia só tem uma alternativa: a substituição de todos os seus processos que emitam CO2, incluindo a geração da energia utilizada em suas unidades.

Isso porque para ser homologado pelas entidades classificadoras internacionais como verde, o hidrogênio precisa ser produzido de forma limpa em todas as etapas e nenhum produtor de H2V irá comprar água que não atenda a esse requisito básico.

Em relação à oferta hídrica deficiente no estado, a Compesa já tem uma estratégia – bastante alinhada com o ESG (governança ambiental, social e corporativa) – para garantir o atendimento às indústrias de hidrogênio. A ideia é, ao invés de utilizar a reserva das barragens, adotar o reuso da água oriunda do tratamento de esgotos.

Já o segundo ganho que a transição energética vai gerar para a Compesa é na gestão financeira. Até o próximo ano, a despesa mensal da companhia com energia deve chegar a R\$ 41 milhões por mês, valor que será reduzido para R\$ 2 milhões quando todos os projetos de energia limpa previstos até o momento estiverem em funcionamento.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 19/10/2023

DRAGAGENS, TARIFAS E OUTROS DESAFIOS DE MÁRCIO GUIOT À FRENTE DE SUAPE

Nesta entrevista exclusiva ao Movimento Econômico, o presidente de Suape conta como pretende fazer a movimentação de carga em Suape dobrar em 10 anos.

Por Patrícia Raposo



Márcio Guiot, presidente de Suape/Foto: divulgação

Até 2024, o Porto de Suape deve ver concluídas as duas dragagens que tem pendentes, abrindo caminho para novas rotas. As obras envolvem as áreas dos portos interno e externo e são fundamentais para garantir a plena operação portuária.

A conquista de uma profundidade adequada, para 20 metros, atrairá grandes navios, dando suporte ao plano da atual gestão de dobrar, em 10 anos, a movimentação de cargas para 50 milhões de toneladas.

Em entrevista exclusiva à Patrícia Raposo, editora do Movimento Econômico, o presidente do Porto de Suape, Márcio Guiot, disse que há uma conjuntura favorável na economia e que Suape trabalha para capturar as oportunidades.

Guiot explica o cenário e informa que as dragagens, os novos terminais e uma possível ferrovia ligando o litoral ao Sertão vão abrir caminho para cargas potenciais que não são exploradas pelo porto, como os grãos de Matopiba, as frutas do Vale do São Francisco e o gesso do sertão do Araripe, só para citar algumas.

O presidente de Suape também fala de temas como a renegociação contratual com o Tecon Suape, acertos com a Bemisa e atraso na instalação do Tec Hub do Hidrogênio verde, entre outros temas.

Confira a entrevista do presidente de Suape, Márcio Guiot.

Movimento Econômico: Após o governo do estado demonstrar interesse no financiamento público para a ferrovia que ligará o Sertão a Suape, a mineradora Bemisa declinou do seu interesse de construir um ramal ferroviário para levar sua carga do Piauí ao Porto de Suape. Isso afeta os planos para o terminal de minérios? Afinal, um investimento estava atrelado a outro...

Márcio Guiot: A Bemisa declinou da autorização da ferrovia, mas segue dentro dos planos de Suape com o terminal de minério de ferro. Inclusive, temos feito simulações em Suape para atracação de navios e o projeto continua avançado. A decisão da Bemisa foi estratégica, uma leitura do cenário atual.

ME: Em novembro de 2022, o governo do estado firmou acordo com a holandesa Royal Van Oord, responsável pela dragagem de 6km do porto externo e que havia paralisado a obra em 2013. Pelo acordo, o estado garantiu R\$ 480 milhões, sendo R\$ 340 milhões para quitação de débitos com a empresa e R\$ 140 milhões para a finalização da obra. Qual o estágio dessa dragagem? O prazo era de cinco meses para sua conclusão...

MG: Essa obra ainda não foi retomada. Tivemos entraves ao longo do ano. Mas ainda este ano daremos início a ela e queremos conectar essa obra com a licitação para a dragagem do canal interno, o que deixará Suape com águas profundas. Queremos chegar ao fim de 2024 com as duas dragagens concluídas.

ME: Quais são os investimentos previstos para Suape neste ano de 2023? E em quê?

MG: Ainda estamos fechando esse número.

ME: O ministro dos Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, comunicou esta semana a liberação de R\$ 100 milhões para a dragagem do porto interno. Essa é uma das prioridades no porto?

MG: Sim, é uma das prioridades, assim como a manutenção da infraestrutura atual. A dragagem do porto interno receberá R\$ 100 milhões e a obra de melhoria no molhe, que vai custar R\$ 190 milhões e entra na quarta fase, também será contemplada pelo Novo PAC, com mais R\$ 30 milhões. Essa obra é importante porque garante uma operação segura para navios do porto externo, que operam granéis líquidos. E neste contexto de mudança climática, essa é uma preocupação que temos.

Mas estamos trabalhando para captar recursos. Nossa carteira prevê mais de R\$ 1 bilhão em novos projetos. A governadora Raquel Lyra sempre diz que é muito importante ter projetos para aproveitar oportunidade de recursos federais, quando surgirem. Estamos muito atentos a esse novo momento da economia.

ME: Que projetos são esses?

MG: Temos, por exemplo, o projeto executivo da ferrovia em Suape, que vai desde o início do nosso território até o porto, cerca de 8km de extensão. Também trabalhamos noutro projeto para levar a ferrovia para outra margem.

ME: Quando tem início a operação do terminal de GNL?

MG: Esse é um investimento privado, da On Corp, que vai começar a operar no segundo semestre do ano que vem e será a primeira operação de GLN de Suape.



Porto de Suape/foto: divulgação

ME: Suape deseja dobrar sua movimentação de cargas em 10 anos, saltando de 25 milhões de toneladas para 50 milhões. Como pretende bater essa meta?

MG: Não trabalho com outro cenário. Temos a refinaria que entra em nova fase. Ela vai começar a operar o segundo trem. Mas antes disso, o primeiro trem vai aumentar sua produção de cerca de 90 mil barris de petróleo por dia para 130 mil barris. Quando o segundo começar a operar, a capacidade de produção vai dobrar.

Vamos para 260 mil barris/dia. E só com a refinaria, nossa carga vai subir em 10 milhões de toneladas/ano. Temos ainda um potencial de carga inexplorado...

ME: As frutas do Vale do São Francisco, por exemplo...

MG: Exato. As frutas do Vale não são exportadas por Suape devido às altas tarifas portuárias, o que tende a mudar com a chegada da APM Terminals e sua operação de contêiner. Com a ferrovia, poderemos ainda explorar os grãos de Matopiba e o gesso do Araripe.

ME: Essa questão das tarifas era uma dor que Suape precisava resolver. Mas agora, o desafio é reequilibrar o contrato com o Tecon Suape para que a concorrência entre este terminal e o da APM seja justa e os preços ganhem efetivamente competitividade. Com a reconquista da autonomia do porto no ano passado, o processo do Tecon, que cobra o reajuste contratual e estava tramitando no governo federal, voltou para Suape. Aí veio a mudança de governo e tudo parou. Os gestores do governo passado dizem que agora cabe a Suape decidir a questão. Qual a real situação? Isso está avançando?

MG: Realmente esse processo está conosco para definição, mas não está parado. Houve sim todo o cuidado, nosso e do Governo atual, para entender, discutir internamente, para podermos nos posicionar. Isso deverá ser feito ainda esse ano. É importante que ocorra para podermos virar essa página. Importante ressaltar que o contrato hoje é válido, está correndo normalmente, com as condições colocadas pelo próprio terminal. Essas condições foram a base para eles ganharem a licitação, à época.

ME: Alguns atores envolvidos na instalação do Tec Hub de Hidrogênio Verde em Suape reclamam do atraso na instalação do projeto. A Federação das Indústrias-PE, por exemplo, diz que o Senai ainda não pode fazer investimentos porque o terreno não foi liberado. Qual a situação do Tec Hub? Recebemos informação de que a terraplanagem havia começado.

MG: Estamos nas tratativas para fazer uma permuta de terreno. A terraplanagem ainda não começou. Estamos concluindo o projeto. Mas queremos entregar o Tec Hub operacional no primeiro trimestre de 2024. O que aconteceu foi que, antes, o terreno escolhido estava dentro da poligonal do porto, mas entendemos que isso não era apropriado, porque o local será frequentado por muita gente não alinhada com as operações portuárias. E encontramos um novo local, que fica na zona de serviço, o que é aderente ao plano diretor de Suape. E quando mudou a gestão, teve ruídos sobre isso. Mas está avançando e até criamos uma diretoria de Inovação e Transformação Digital para atuar em sinergia com esse projeto.

ME: Como tem sido gerir Suape?

MG: Suape tem 83 empresas que trabalham de forma não coordenada. Estamos buscando integrar as ações. Teremos novidades em breve sobre isso. Mas não posso dar spoiler.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 19/10/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DEBATE ALGUNS DOS PRINCIPAIS TÓPICOS DO SETOR COM ENTIDADES AQUAVIÁRIAS

Diretores da Autarquia debateram sobre a modernização portuária, as concessões, a seca na Amazônia e a preparação para Transição Energética com participantes em fórum portuário nacional



O diretor-geral, Eduardo Nery, falou sobre as expectativas de leilões de terminais para este ano Crédito: Brasil Export

Brasília 18/10/2023 - Modernização portuária, concessões de terminais, seca na Amazônia e Transição Energética. Esses foram os principais tópicos debatidos pelos diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) ao longo desta semana na edição 2023 do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes.

Logo na cerimônia de abertura do Fórum, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, ressaltou a ação da Agência na busca da modernização portuária defendendo o processo de arrendamento de terminais como uma importante ferramenta de fomento e robustez para o setor.



Nery falou ainda que há a expectativa de realização de quatro leilões de arrendamentos de terminais portuários. São eles: VDC 04, localizado no Porto de Vila do Conde (PA); MAC 15, localizado no Porto e Maceió (AL); POA 02 e POA 11, localizado no Porto de Porto Alegre (RS) e RIG 71, no Porto de Rio Grande (RS).

“A Agência vem em um processo de amadurecimento de sua regulação e, dentro das prioridades estabelecidas, temos o nosso programa de arrendamentos que trouxe modernização para os portos. Esse ano já fizemos alguns leilões e a expectativa é que, em dezembro, faremos quatro leilões em Vila do Conde, Maceió, Porto Alegre e Rio Grande. Todos trarão mais desenvolvimento no setor portuário”, disse.

Seca na Região Amazônica

Durante o segundo dia do Fórum, o diretor da ANTAQ Wilson Lima Filho explicou sobre as contribuições da Autarquia para amenizar os efeitos devastadores, ambientais e econômicos, na Região Amazônica devido à estiagem.

O pronunciamento aconteceu durante o painel da ENAPH (Encontro Nacional das Autoridades Portuárias e Hidroviárias) “Infraestrutura portuária nos portos da Região Norte”.

O diretor falou que a ANTAQ vem acompanhando a seca na região explicando ainda sobre o despacho, aprovado ad referendum na última quarta-feira (11), autorizando o afretamento de cabotagem de todos os tipos de carga na região. Defendeu também que as consequências trazidas devem ser absorvidas pela Agência no intuito de mitigar impactos de futuras secas na região.

“Hoje, o tema Amazônia é o tema número um dentro da Agência. É fundamental que tenhamos políticas públicas e de estado. É importante que a sociedade saiba que todas as entidades envolvidas estão preocupadas em resolver o problema. É importante que estudemos com essa seca para que os impactos não se repitam. Esse despacho é uma das nossas contribuições”, falou.

Para saber mais sobre o despacho, clique aqui.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/antag-autoriza-afretamentos-de-cabotagem-emergencial-na-regiao-amazonica>

Transição Energética

O último dia de palestras do Fórum contou com a participação da diretora da ANTAQ, Flávia Takafashi. Em sua fala durante o “painel Investimentos em serviços e infraestrutura no sistema portuário brasileiro”, Takafashi explicou sobre o papel da agência na transição energética.

Segundo a diretora, a Agência sempre teve o olhar de acompanhar a regulação e o desenvolvimento do setor no país e buscou entender como o setor aquaviário no mundo vem se desenvolvendo. Também que vem falando com os principais órgãos governamentais envolvidos para municiar, facilitar a transição energética nos portos brasileiros.

“Sabemos que hoje há um grande movimento na busca da transição energética. Estamos em discussões com a ANP, ANEEL e o MME uma vez que, qualquer movimento nesse sentido demandará espaço e áreas nos Portos Organizados. E esse substrato legal e o arcabouço regulatório para ocupação dessas áreas será a Agência. Então estamos acompanhando essas discussões e daremos condições para que, qualquer movimento para essa transição, haja condições e ferramentas a serem adotadas pelos portos do país”, afirmou.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 19/10/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

HIDROVIAS - GOVERNO FEDERAL ANUNCIA NOVAS MEDIDAS PARA GARANTIR NAVEGABILIDADE NOS RIOS DA REGIÃO NORTE

Já estão disponibilizados R\$ 100 milhões para dragagem emergencial na Região do Tabocal e na Foz do Madeira, próximo a Manaus



Reunião interministerial anuncia medidas para garantir navegabilidade no norte - Foto: Cadu Gomes/VPR

Uma ação integrada entre os ministérios de Portos e Aeroportos e dos Transportes fará intervenções emergenciais nos rios da região Norte, que enfrentam um período de seca histórico. O anúncio foi feito na manhã desta quarta-feira (18) pelo vice-presidente Geraldo Alckmin e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em Brasília. Cerca de R\$ 100 milhões já estão disponibilizados

Foram identificados dois pontos críticos próximos à cidade de Itacoatiara e à capital Manaus. A região tem cerca de 2,3 milhões habitantes, mas, no momento, não há risco de desabastecimento de itens básicos, apesar dos impactos econômicos.

“Com os recursos assegurados pelo novo Governo Federal, vamos atuar de forma permanente para que a população da região e a atividade econômica não sejam prejudicados”, afirmou o ministro Costa Filho.

As embarcações que operam no Terminal graneleiro (Hermosa Itacoatiara/grãos) e nos principais terminais de contêineres da Zona Franca (Chibatão e Superterminais) estão com capacidade reduzida. A dragagem vai impedir impactos no valor do frete e no prazo para disponibilização de produtos que são escoados pelas hidrovias do Arco Norte.

Os órgãos competentes já deram início aos trâmites para a contratação emergencial da dragagem, que deverá iniciar já nos próximos dias, ainda nesta segunda quinzena de outubro.

“De forma planejada e integrada com os ministérios afins à temática, vamos viabilizar um plano para que a manutenção das hidrovias se dê de forma permanente, já que episódios climáticos como este que está acontecendo no Norte do país têm sido cada vez mais recorrentes”, disse o vice-presidente Geraldo Alckmin.

Emergência

As ações para combater o risco de desabastecimento da população local e reduzir os impactos econômicos da seca registrada nos estados do Amazonas e Rondônia iniciaram ainda no mês passado.

Por determinação do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, foi autorizada a liberação de R\$ 40 milhões e o início da dragagem de um trecho de oito quilômetros do Rio Solimões, entre Tabatinga e Benjamin Constant, no extremo Oeste do Amazonas. Os serviços estão sendo executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

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

Data: 19/10/2023



Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

NO CHILE, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES BUSCA EXPERIÊNCIAS EM MODELOS DE CONCESSÕES DE RODOVIAS COM FREE FLOW

Comitiva do governo federal participa de reuniões e de visitas técnicas para o compartilhamento de experiências sobre a tecnologia, em Santiago

A experiência em concessões rodoviárias e as tecnologias aplicadas às rodovias, como é o caso do free flow, sistema de pedágio automático, são temas de reuniões e visitas técnicas de uma delegação do Governo Federal, em Santiago, no Chile. Representam o Ministério dos Transportes a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, e o secretário nacional de Trânsito, Adualdo Catão.

O convite feito ao Ministério dos Transportes partiu do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), para proporcionar a troca de experiências entre o Brasil e o Chile. O país sul-americano utiliza o sistema de pagamento eletrônico há quase 20 anos. “Nós estamos ouvindo e conversando com o governo chileno para entender um pouco mais sobre a modelagem de concessões, assim como para compreender as tecnologias utilizadas, o free flow, os equipamentos utilizados, os erros e acertos, para que possamos implantar com sucesso no Brasil”, afirmou a secretária nacional de Transporte Rodoviário.

Entre terça (17) e quarta-feira (18), a comitiva brasileira visitará rodovias e as concessionárias Autopista del Aconcagua, Costanera Norte e Ruta del Maipo, todas com sistemas de free flow em operação na região metropolitana de Santiago. “Estamos aqui para aprender com a experiência do Chile, que já está bem avançada, para levar novas ideias e desenvolver ainda mais o free flow no Brasil”, disse o secretário nacional de Trânsito.

Sistema free flow

Prevista nos projetos de concessões rodoviárias sob nova modelagem desenvolvida pelo Ministério dos Transportes, a tecnologia free flow deverá ser implantada nos primeiros cinco anos de administração pela empresa vencedora do leilão. Atualmente, ela está presente ainda em fase de testes na Rio-Santos, na BR-101, da concessionária CCR.

Implantar de forma sistemática a tecnologia é uma das inovações do Governo Federal para aumentar a fluidez nas rodovias brasileiras e integrar o investimento em infraestrutura aos processos de neointustrialização e de transição ecológica, aliando as inovações tecnológicas às diretrizes de sustentabilidade.

Também participam da comitiva o diretor de Planejamento da Infra S.A., Cristiano Della Giustina e o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Luciano Lourenço.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 19/10/2023

PONTE SOBRE RIO ARAGUAIA E MAIS SETE TRAVESSIAS DA BR-230/PA ESTÃO REVITALIZADAS

Após investimento de R\$ 2 milhões, estrutura que liga Pará ao Tocantins está mais segura para atender a população, principalmente em situações emergenciais



Investimento federal elevou nível de segurança da estrutura, garantindo assistência à população e aumentando conforto aos usuários da rodovia
- Foto: DNIT/Divulgação

O Governo Federal concluiu a renovação completa da ponte sobre o Rio Araguaia, estrutura com 900 metros de extensão que liga os estados do Pará e Tocantins, localizada no Km 0 da BR-230/PA. Os serviços foram coordenados pelo Ministério dos Transportes e executados por equipes do Departamento

Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Confira o que foi realizado na Ponte sobre o Rio Araguaia:

- Recuperação estrutural,
- Limpeza,
- Recomposição de drenos,
- Substituição das juntas de dilatação,
- Instalação de pingadeiras de elastômero, entre outros serviços
- Valor investido: R\$ 2 milhões.

Trata-se investimento estratégico do Governo Federal para garantir mais segurança aos usuários e assegurar que a estrutura atenda a população em situações emergenciais, como resgates, evacuações e transporte de suprimentos em caso de desastres naturais.

Outras estruturas

Mais sete travessias localizadas na BR-230/PA foram recuperadas:

- São duas estruturas em Palestina do Pará (Kms 28,82 e 34,4);
- Uma em Marabá (Km 136,6);
- Quatro em Itupiranga (Kms 145,38; 150,8; 160,1 e 174,35).

As atividades de recuperação fazem parte do contrato de manutenção e revitalização de um total de 51 pontes ao longo das rodovias BR-230/PA, BR-153/PA, BR-222/PA e BR-422/PA – os serviços seguem em execução nas demais pontes contempladas no contrato. O valor investido nas intervenções concluídas soma R\$ 5 milhões – 50% do total previsto para o contrato de R\$ 10 milhões.

Com informações da Coordenação-Geral do DNIT

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 19/10/2023

GRUPO DE TRABALHO VAI DISCUTIR PROJETO DA FERROGRÃO COM INDÍGENAS E COMUNIDADES IMPACTADAS

Com foco socioambiental e econômico, colegiado criado pelo Ministério dos Transportes vai permitir diálogo entre todas as partes interessadas

Com a finalidade de acompanhar os processos e os estudos relacionados ao projeto da EF-170, a Ferrogrão, o Ministério dos Transportes criou nesta quarta-feira (18) um grupo de trabalho, que terá representantes do Governo Federal, da sociedade civil e de comunidades indígenas. A intenção é discutir aspectos socioambientais e econômicos do empreendimento e facilitar o diálogo entre as partes interessadas.

“A partir da criação do grupo de trabalho, teremos uma discussão técnica e responsável, buscando chegar a um modelo sustentável da Ferrogrão, que tenha tanto viabilidade jurídica no Supremo Tribunal Federal quanto viabilidade ambiental”, afirmou o secretário-executivo do Ministério dos



Transportes George Santoro, que assinou a Portaria 994/2023, publicada no Diário Oficial da União (DOU).

Quais os objetivos do grupo de trabalho?

- Focar nos aspectos de viabilidade socioambiental e econômica, nos instrumentos de gestão de riscos socioambientais e nas premissas de participação e controle social do projeto da EF-170;
- Discutir as circunstâncias em que será promovida a consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais afetados;
- Desempenhar suas atividades de forma a primar por boas práticas de governança, integridade e transparência;
- Receber os documentos, sugestões e ideias relacionados ao projeto da EF-170 porventura apresentados.

Direito a voto

“Vamos dialogar com os diversos setores da sociedade, sobretudo com as comunidades afetadas pelo empreendimento, para construir um projeto responsável e equilibrado do ponto de vista institucional, econômico, ambiental e social. Além de ser fundamental para o escoamento da produção do Brasil Central, a ferrovia será uma alternativa sustentável do ponto de vista ambiental”, argumentou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

O novo grupo de trabalho inova ao contar com participação como convidados, com direito a voz e a voto, da Rede Xingu+, do Instituto Kabu e de representantes dos autores da Ação Direta de Inconstitucionalidade 6.553. Também abre a possibilidade de convidar e solicitar apoio técnico do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, da Infra S.A., do Ministério dos Povos Indígenas, da Fundação Nacional dos Povos Indígenas e quaisquer entidades e instituições, públicas ou privadas, que possam colaborar com os trabalhos.

Não é objetivo do grupo elaboração e pactuação de um plano de consulta, que deve ser realizado posteriormente ou paralelamente junto aos povos indígenas e comunidades tradicionais afetados.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 19/10/2023

NOVA POLÍTICA DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS DEFINE DIRETRIZES PARA PROMOVER SUSTENTABILIDADE CONTRATUAL

Portaria do Ministério dos Transportes foi publicada no Diário Oficial da União. Medida traz segurança jurídica e inovações de infraestrutura

Publicada na edição desta quarta-feira (18) do Diário Oficial da União (DOU), a Política Nacional de Outorgas Rodoviárias elaborada pelo Ministério dos Transportes determina que os contratos de concessão de rodovias devem ser orientados para o incentivo à participação da sociedade civil e do mercado, e define diretrizes importantes para promover a sustentabilidade contratual, social e ambiental.

“Em 28 anos de concessões rodoviárias no país, agora na quinta etapa de concessões públicas, cada uma tinha uma modelagem, com obrigações contratuais diferentes. Além de padronização, de modernização, a Política Nacional de Outorgas busca a segurança jurídica e traz inovações de infraestrutura sustentável”, enfatizou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

Sob forma da Portaria 995/2023(<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-995-de-17-de-outubro-de-2023-517078601>), a política nacional tem como destaques:

- Modicidade tarifária;
- Padronização dos projetos da mesma etapa;



- Possibilidade de aportes públicos quando previstos investimentos de grande vulto ou de grande complexidade;
- Previsão de parcerias público-privadas;
- Infraestrutura resiliente e ambientalmente sustentável;
- Compartilhamento de riscos;
- Retomada dos investimentos em infraestrutura com eficiência e transparência.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 19/10/2023

ESTUDO INÉDITO ANALISA IMPACTO DA MUDANÇA CLIMÁTICA EM RODOVIAS E FERROVIAS NO BRASIL

“É uma construção colaborativa das referências que vão orientar o debate sobre precificação porque existem perdas, danos e cálculos da economia da infraestrutura brasileira que precisam ser trazidos ao debate”, aponta subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Eduardo Benevides

Estudo inédito do Ministério dos Transportes, apresentado nesta quarta-feira (18), mostra os principais impactos e os riscos da mudança climática sobre a infraestrutura de transportes existente no país e futuros projetos de rodovias e ferrovias, e indica 58 ações para preservar a infraestrutura viária brasileira. A divulgação se deu durante o primeiro seminário do AdaptaVias, realizado na sede da Infra S.A., em Brasília.

“Na agenda de resiliência e da adaptação da infraestrutura, o clima se impõe. (...) Hoje estamos inseridos num processo de absoluta urgência na tomada de decisões mais precisas e objetivas, na definição de novos caminhos, na mitigação dos impactos possíveis e visíveis, mas com uma capacidade ainda pouco objetiva das políticas públicas de trabalhar com perspectiva de predição, de antecipação de cenários, de olhar consolidado para o futuro”, destacou o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides.

Desenvolvido com a participação de mais de 60 especialistas, a iniciativa é um passo importante para a elaboração de diretrizes mais resilientes e ambientalmente sustentáveis para os empreendimentos do setor. Segundo o subsecretário, o relatório cria as condições para que na próxima fase do projeto a equipe técnica faça a precificação das ações e sinalize novas premissas para a concepção de políticas públicas e regulatórias no setor de infraestrutura de transportes.

Entre as recomendações contidas no estudo estão a melhoria do planejamento espacial, avaliação do uso da terra pautada no desenvolvimento sustentável, priorização de obras corretivas em locais de maior risco, mudanças normativas, incentivo ao uso de novas tecnologias, sistematização de dados históricos, capacitação e disseminação de informações no setor de transportes sobre mudança climática.

O que foi avaliado?

- O estudo teve como foco os três tipos de impacto mais relacionados às ferrovias e rodovias: deslizamentos, erosões e altas temperaturas;
- Outros dois impactos foram identificados como exclusivos de rodovias: alagamentos e queimadas;
- O relatório indicou para o modal rodoviário a necessidade da adoção de 10 medidas de adaptação e mitigação e de 11 soluções inspiradas ou originadas no próprio ambiente natural, conhecidas como soluções baseadas na natureza (SBN);
- No caso das ferrovias, o relatório indica 14 medidas de adaptação e outras 16 SBNs;
- Cinco índices foram criados para medir o risco de impacto, variando de “Muito Baixo” a “Muito Alto”.

Rodovias

No modal rodoviário, o estudo aponta níveis “baixo” ou “muito baixo” de risco de alagamentos e inundação nas estradas brasileiras, exceto em alguns trechos de “nível médio” nos estados do Pará e Maranhão e em pontos específicos do litoral do Nordeste. Com médio e alto riscos figuram trechos da BR-116 e da BR-381, em função do tráfego intenso, e da BR-163, no Pará, por conta da



sensibilidade da infraestrutura e do meio biofísico da região. Mesmo no cenário de altas emissões, no curto prazo (2046-2065), 84,1% das rodovias se mantêm em nível baixo.

O impacto de deslizamento (nível médio) é maior nas rodovias das regiões Sul e Sudeste (Serra do Mar e Serra Geral), nas estradas litorâneas do Nordeste e na BR-230, entre Altamira e Marabá, no Pará. Quanto ao risco imposto pelas erosões, os trechos mais críticos se concentram nas rodovias do Pará, com destaque para a BR-163; em estradas da região Sul; e em trechos de vias do Nordeste, em especial no litoral (BR-101), com risco médio de impacto.

Em relação a queimadas e incêndios, a ameaça é baixa para 68,1% da malha rodoviária brasileira. O risco médio atinge 31,9% das vias em regiões como o interior do Nordeste (MA, CE, RN e BA) e do Norte (Tocantins e Pará). No caso das consequências associadas às altas temperaturas, há um predomínio do nível médio de riscos, atingindo 63,2% da malha rodoviária brasileira. Os trechos mais afetados estão no interior do país.

Ferrovias

O estudo revela a necessidade de medidas preventivas de ajustes nas vias para reduzir os impactos da ameaça climática em algumas das linhas férreas brasileiras. O índice de Risco Climático (IRC) das ferrovias apresentou níveis “alto” e “muito alto” de deslizamentos em trechos nas estradas de ferro do Litoral (São Paulo), na Minas/Rio, na Vitória/Minas e na Carajás, entre Pará e Maranhão. A ameaça de impacto com “nível alto” gerado por erosão está mais concentrada nas estradas de ferro Carajás (PA-MA), Minas-Rio e Vitória-Minas. Já os impactos provocados por altas temperaturas ameaçam trechos das ferrovias Vitória-Minas, Minas-Rio, Carajás (PA-MA) e Porto Alegre-Uruaiana (RS).

Mitigação

Quanto às medidas estruturais para o modal ferroviário, o estudo recomenda o plantio de florestas de proteção, melhoramento de drenagem, uso de musgos e líquens para controle de erosão, substituição de trilho articulado por trilho soldado continuamente e manejo de vegetação ao longo do corredor ferroviário, entre outras iniciativas.

No caso do modal rodoviário, as medidas estruturais indicadas abrangem, entre outras, a melhoria da gestão nas planícies de inundação, a construção de túneis de drenagem embaixo de grandes rodovias e a instalação de barreiras naturais de sedimentação e florestas, criando assim uma zona localizada de amortecimento de impactos climáticos.

AdaptaVias

O AdaptaVias é um projeto do Ministério dos Transportes, no âmbito do Memorando de Entendimento firmado com a Agência Alemã de Cooperação Internacional - GmbH no Brasil. A iniciativa conta com o apoio do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) e do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe). A execução do estudo se deu a partir da parceria entre a Gitec Brasil e o Programa de Engenharia de Transportes da Coppe/UFRJ, no âmbito do ProAdapta.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 19/10/2023

ORDEM DE SERVIÇO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES GARANTE PAVIMENTAÇÃO EM CONCRETO RÍGIDO EM 74KM DA BR-135/MA

Rodovia é a primeira do estado a receber a tecnologia. “É um trecho muito importante para o desenvolvimento do Maranhão”, afirmou o ministro Renan Filho

Com o investimento de R\$ 360 milhões do Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, a BR-135/MA será a primeira rodovia federal do Maranhão a receber pavimentação por whitetopping, o pavimento de concreto de cimento. A ordem de serviço que autoriza o início das obras foi assinada nesta quarta-feira (18) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho.



“É um trecho muito importante para o desenvolvimento do Maranhão. A BR-135 tem um solo considerado mole, que dificultava o escoamento da produção do estado e a trafegabilidade. Por isso, a escolha pela tecnologia de pavimento rígido. A expectativa é muito positiva quanto ao andamento das obras e faremos o acompanhamento mensal das obras na BR-135”, enfatizou o ministro Renan Filho.

Assinatura ocorreu com a presença de ministros e políticos maranhenses - Foto: Marcio Ferreira/MT

Quais são as obras?

- Serão restaurados cerca de 74 quilômetros da via, entre o município de Miranda do Norte e o povoado de Caxuxa, em Alto Alegre;
- Serviços ocorrerão do quilômetro 125,72 ao quilômetro 199,50;
- A tecnologia permite reabilitar pavimentos asfálticos deteriorados com aplicação do concreto de cimento;
- Previsão de entrega é outubro de 2025;
- o Novo PAC prevê a duplicação da BR-135/MA entre Estiva e Miranda do Norte e duplicação da BR-135/316/MA, entre Miranda do Norte e Caxias.

Participaram da assinatura da ordem de serviço a ministra dos Povos Indígenas, Sônia Guajajara; os ministros do Esporte, André Fufuca; das Comunicações, Juscelino Filho; da Justiça e Segurança Pública, Flávio Dino; o governador do Maranhão, Carlos Brandão; o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro; o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Gouveia; e representantes da bancada federal maranhense.

Integração

Rodovia longitudinal ligando os estados de Maranhão, Piauí, Bahia e Minas Gerais, a BR-135/MA é considerada uma facilitadora preferencial dos intercâmbios de cargas entre o Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Nos últimos anos, o tráfego por essa estrada foi bastante prejudicado devido à falta de recursos para manutenção, o que a deixou com buracos extensos e pavimentação precária.

Obras de emergência e de recuperação voltaram a deixar a via transitável, embora estudos tenham apontado a necessidade de intervenções mais significativas, que devem ser alcançadas com a nova pavimentação em concreto.

O diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão, ressaltou que o whitetopping deve ser levado a outros estados. “Além de levar para o Maranhão um investimento de qualidade para a sua malha rodoviária, devemos levar essa tecnologia para outras regiões do país”, afirmou.

Investimento

Estão disponíveis para o Maranhão R\$ 955,2 milhões em recursos públicos, orçamento três vezes maior do que os R\$ 312,4 milhões pagos pela gestão anterior em 2022. Além disso, o estado conta com 16 projetos de transporte rodoviário e ferroviário no Novo PAC, com R\$ 10,4 bilhões previstos para os próximos quatro anos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 19/10/2023



PORTAL PORTO GENTE

RAÍZEN E WÄRTSILÄ ASSINAM ACORDO PARA ACELERAR A SUSTENTABILIDADE NO SETOR MARÍTIMO COM NAVIOS MOVIDOS A ETANOL

Redação Portogente

O acordo de descarbonização visa explorar o uso do etanol como combustível marítimo para reduzir as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e avançar no desenvolvimento da primeira embarcação movida a etanol.

A Raízen, empresa integrada de energia com um amplo portfólio de produtos renováveis, e a Wärtsilä, líder global em tecnologias para os mercados marítimo e de energia, assinaram um Acordo de Descarbonização para avançar na redução de emissões do setor marítimo. Ao estudar a aplicação do etanol como combustível marítimo, a nova iniciativa visa reduzir as emissões de GEE, oferecer novas opções aos clientes que buscam alternativas de combustível sustentáveis e contribuir substancialmente para a discussão da transição energética no setor globalmente.

"O etanol é um promissor combustível marítimo prontamente disponível", afirma Paulo Neves, vice-presidente de Trading da Raízen. "Ao colaborarmos com a Wärtsilä, esperamos apoiar os esforços globais de descarbonização do setor marítimo, com o Etanol sendo uma contribuição viável para um portfólio de soluções de baixo carbono".

No âmbito de seu programa de descarbonização de frota, a Wärtsilä alcançou uma série de marcos significativos para trazer novas soluções sustentáveis ao mercado, aumentar a eficiência de motores e apoiar a descarbonização de operações marítimas. Ao conduzir testes em sua tecnologia usando etanol como combustível principal nos laboratórios de motores Wärtsilä Sustainable Fuels e apoiar a Raízen em discussões com projetistas e armadores de navios, e também sobre regulamentações e requisitos de conformidade para o uso de etanol celulósico como combustível, o acordo ajudará a impulsionar a integração de soluções de energia limpa no setor marítimo.

"Na Wärtsilä, estamos investindo pesadamente no desenvolvimento de tecnologias, motores e soluções voltadas para combustíveis marítimos de baixo e zero carbono. Este acordo com a Raízen, empresa comprometida em apoiar a descarbonização do setor, é mais um exemplo de como buscamos formas de viabilizar a jornada rumo a um futuro descarbonizado", comenta Stefan Nysjö, vice-presidente de fornecimento de energia da Wärtsilä Marine Power.

A substituição de combustíveis fósseis por etanol produzido de forma sustentável no transporte marítimo pode reduzir as emissões de CO₂ em até 80% em uma rota padrão do Brasil para a Europa, de acordo com estudos preliminares da Raízen. O etanol tem o potencial de ser uma solução viável para descarbonizar o setor, uma vez que proporciona maior flexibilidade e opcionalidade à medida que a indústria avança em direção a uma combinação de alternativas de combustíveis com menores emissões. Frente à Estratégia Inicial de GEE da Organização Marítima Internacional (IMO, de International Maritime Organization), que visa reduzir as emissões de carbono do transporte marítimo internacional em 40% até 2030 e 70% até 2050 em relação aos níveis de 2008, o etanol pode fornecer mais um caminho para atingir esta meta.

O programa representa um passo importante no compromisso da Raízen em oferecer soluções de baixo carbono de ponta a ponta aos seus clientes em todo o mundo. Além de diminuir efetivamente a pegada de carbono associada à logística de produtos, as empresas estão buscando proativamente parcerias estratégicas com parceiros de transporte marítimo que compartilhem a visão de descarbonização das embarcações.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/10/2023



MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS NO BRASIL É ESSENCIAL E REPRESENTA OPORTUNIDADE ÚNICA DE INVESTIMENTO ESTRATÉGICO EM MEIO ÀS INCERTEZAS GLOBAIS

Redação Portogente

Com a falta de competitividade, porto de Santos deixa de movimentar cerca de US \$ 20 bilhões ao ano

A resiliência da atividade econômica em 2023 fez com que o FMI elevasse sua estimativa de crescimento global este ano para 3%. Porém, o cenário geopolítico permanece complexo, com riscos econômicos e crédito apertado. Esse panorama faz com que as nações tenham maior incerteza ao investirem em projetos de desenvolvimento de infraestrutura. Embora no Brasil não seja diferente, com previsão de crescimento da economia de 2,1% este ano, há oportunidades de investimento claras e potenciais como a modernização dos portos e dragagens de aprofundamento, que trariam impactos muito positivos sobre a economia local.

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

Para essa modernização e expansão dos portos, que estão 15 anos atrasadas em relação à média mundial em termos de acessos, necessita-se de projetos de curto e longo prazos, como uma rápida retomada de leilões de concessões de terminais e programas de dragagem, que ajudarão a estimular uma nova onda de investimentos.

"A perda de competitividade nacional atrasa o crescimento econômico, atrasando também o desenvolvimento e a geração de novos empregos no país. Para alcançarmos a média mundial, precisamos promover investimentos em terminais com capacidade para atender navios maiores e mais eficientes energeticamente; aumentar a capacidade de armazenamento de carga, mantendo alta a produtividade das embarcações no carregamento e descarregamento; e utilizando navios maiores, não sobrecarregar a utilização de berços", afirma Claudio Loureiro de Souza, Diretor-Executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (CENTRONAVE), que reúne 19 armadores de atuação mundial e que operam em várias modalidades do transporte marítimo de Longo Curso. Os associados do CENTRONAVE movimentam cerca de 97% de toda a exportação e importação brasileira em contêineres, atendem a 30 segmentos da economia, e abrem novos mercados para a indústria e o agro negócio em cerca de 170 países.

"Um programa de dragagem contribuirá para a chegada de uma nova geração de navios maiores e mais eficientes. Com isso, menores serão os gastos com combustível e o impacto ambiental, já que um navio maior consome proporcionalmente até 68% menos combustível por TEU transportado", acrescenta Loureiro.

Por falta de competitividade, o porto de Santos, o maior da América Latina, deixa de movimentar cerca de 500 mil TEUs por ano, o que gera uma perda estimada de US \$ 21 bilhões ao ano em receitas de importações e exportações, afetando diretamente a balança comercial do país. Hoje, o Brasil recebe apenas navios de até 11.500 TEUs, enquanto a Ásia, Europa e América do Norte têm capacidade de operar embarcações de até 24.000 TEUs.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/10/2023



PRIVATIZAÇÃO DA SABESP É EQUIVOCADA E ELEVARÁ TARIFAS, AVALIAM ESPECIALISTAS

Redação Portogente

Companhia de capital aberto e 49,7% de ações negociadas no mercado, é gerida com princípios de eficiência de uma empresa privada; governo do Estado, acionista principal, recebe anualmente até R\$ 500 milhões do lucro

A privatização da Sabesp (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo), uma das prioridades do governador Tarcísio de Freitas (PL) durante seu mandato, é um grande equívoco. Os argumentos do político de que a venda da empresa ao setor privado reduziria as tarifas, melhoraria a eficiência dos serviços, além de cumprir a meta de universalização prevista no novo marco regulatório, não se sustentam.

Sabesp

O cenário previsto é o oposto ao imaginado pelo governo paulista, na avaliação de um grupo de técnicos e líderes do setor: André Lucirton Costa, engenheiro de produção, professor titular da FEA-RP/USP, de Ribeirão Preto, Hugo de Oliveira, economista, consultor do Banco Mundial e ex-presidente da Arsesp (Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo); João Jorge Costa, engenheiro, ex-diretor de Operações na Sabesp e José Everaldo Vanzo, engenheiro civil e sanitarista, ex-diretor de Operações e de Engenharia da Sabesp.

Eles lembram que a Sabesp é gerida com os mesmos princípios de eficiência e lucratividade de uma empresa privada, é uma companhia de capital aberto com 49,7% de ações negociadas no mercado e distribui 25% do lucro líquido aos acionistas. O governo do Estado, acionista principal, recebe anualmente entre R\$ 300 milhões e R\$ 500 milhões do lucro da companhia e municípios paulistas que mantiveram ações da Sabesp também recebem dividendos.

A companhia adota o regime de contratação via CLT para seus quase 12 mil empregados que atendem 30 milhões de habitantes no Estado. “A Sabesp é referência internacional em governança corporativa e gestão executiva na prestação de serviços de água e esgoto, atendendo os princípios de sustentabilidade econômico-financeira estabelecidos pelas Bolsas de São Paulo e Nova York”, explica o ex-presidente da Arsesp, Hugo de Oliveira.

A Sabesp se sustenta e realiza investimentos sem o aporte de recursos públicos e destina 75% do seu lucro líquido para investimentos futuros. Por ano, a companhia investe R\$ 5 bilhões, o que representa 50% de todo o aporte realizado no setor no Brasil entre empresas públicas e privadas de saneamento.

Para os especialistas, a Sabesp tem padrões de eficiência que a tornam um benchmark do setor. A companhia já comprovou junto à Arsesp a capacidade financeira de alcançar a universalização dos serviços dentro dos prazos estabelecidos pelo novo marco do saneamento. Menos de 10% das cidades que a Sabesp atende ainda não alcançaram a universalização dos serviços de esgotamento, mas todas as 369 cidades nas quais tem a concessão estão universalizadas com os serviços de abastecimento de água.

Tarifas mais altas e concessões desastrosas

Além disso, lembram os técnicos, a política tarifária da companhia se baseia no princípio do subsídio cruzado, para beneficiar usuários de baixa renda, mas sem onerar o Estado. As tarifas sociais têm descontos que variam de acordo com a vulnerabilidade das comunidades atendidas. Os valores pagos pelos clientes da Sabesp nas suas várias categorias correspondem, por exemplo, a 40% dos praticados pelos operadores privados que venceram a licitação da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae).

“Diante destes fatos parece óbvio que vender o controle acionário da Sabesp é uma decisão extremamente prejudicial à maioria da população e à despoluição das águas. O Estado de São Paulo, além de seu patrimônio, perderá o controle da execução operacional eficiente e aderente aos

princípios públicos para a área do saneamento”, lamenta o engenheiro sanitarista e ex-diretor da Sabesp José Everaldo Vanzo, que ocupou cargos de direção em empresa privada de saneamento e trabalha no setor desde 1977.

Como aconteceu com vários setores, inclusive o de saneamento, há um alto risco de a Sabesp ser assumida por uma empresa privada, provavelmente pertencente a um grupo financeiro estrangeiro, não aderente a esses princípios públicos. Experiências nacionais e internacionais mostram vários exemplos de concessões e PPPs desastrosas.

No Brasil o caso mais latente é o de Manaus (AM). A concessão privada vigora desde 2000, atende apenas 16% da população da capital amazonense com redes coletoras e tratamento de esgotos e com tarifas médias 70% maiores do que as da Sabesp. No exterior, a Thames Waters, privatizada em 1989 na Inglaterra, acumula dívidas de US\$ 17,5 bilhões e mostra os impactos negativos que uma gestão privada pode produzir.

“Diante de tudo, é fato que, ao abdicar do controle acionário da Sabesp, as tarifas aumentarão, investimentos serão reduzidos e a universalização dos serviços não será alcançada em 2033. O mais sensato seria incentivar o setor privado a investir no saneamento de cidades paulistas que ainda não alcançaram sua universalização e em projetos relativos aos resíduos sólidos e à drenagem”, completa André Lucirton Costa, ex-diretor e professor titular da FEA-RP/USP

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/10/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PREPARANDO OS PORTOS BRASILEIROS PARA O PRESENTE E O FUTURO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

É crucial que o Governo direcione atenção e recursos significativos para a preparação dos portos brasileiros para as atuais demandas do mercado. A capacidade de receber navios de maiores dimensões, operando com combustíveis mais limpos e de menor emissão de carbono, representa uma escolha estratégica. Esta ação, devidamente planejada e executada, proporciona inegáveis benefícios, como a redução de custos logísticos e o aumento da competitividade dos produtos nacionais no mercado global.

Tal estratégia foi destacada por empresários do setor nessa quarta-feira, dia 18, no painel Futuro das operações portuárias e do setor de navegação, no Brasil Export 2023 – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, em Brasília.

O primeiro ponto que merece destaque é a necessidade de investimentos substanciais na infraestrutura portuária. Dragagem, como bem apontado por especialistas, é um dos elementos centrais neste processo. A profundidade dos canais de acesso e dos berços deve ser adaptada para acomodar navios de maior porte e capacidade. Tal medida é crucial para garantir a eficiência nas operações e a capacidade de lidar com embarcações mais modernas, muitas das quais com 366 metros ou mais de comprimento.

Contudo, a infraestrutura portuária não se restringe apenas às áreas aquaviárias. É igualmente importante que haja investimentos em infraestrutura terrestre, para que haja uma integração eficaz entre os modos de transporte. A sinergia entre o transporte aquaviário e o terrestre é fundamental para assegurar a fluidez das operações logísticas e a economia de tempo e recursos.

Ademais, a busca pela sustentabilidade não pode ser ignorada. Empresas que já estão à frente desse processo têm investido significativamente em tecnologias limpas e sustentáveis. O



compromisso com a proteção do meio ambiente não é apenas louvável, mas demonstra inovação e eficiência.

Em resumo, a preparação dos portos para acomodar navios de maior porte e operações mais limpas é um investimento vital para o presente e o futuro do comércio e da economia brasileira. Assegurar que os terminais nacionais estejam adequadamente preparados para essa transformação é de importância crítica, uma vez que isso não apenas reduzirá os custos logísticos, mas também impulsionará a competitividade dos produtos brasileiros no cenário internacional. Este é um caminho que não podemos adiar, pois dele depende a prosperidade da Nação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SECA

Com a continuidade da seca na região amazônica, que tem impedido a chegada de navios a portos locais, exportadores de grãos estão direcionando seus carregamentos para complexos marítimos do Sul e do Sudeste, entre eles o Porto de Santos (SP). A informação é do diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Sérgio Mendes. Segundo ele, esta decisão está sendo tomada pelas empresas que temem algum prejuízo em seus embarques devido à estiagem da Região Norte.

CHUVAS

O fechamento do canal de navegação do Porto de Itajaí (SC) completou duas semanas nessa quarta-feira, dia 18. A medida foi necessária devido às fortes chuvas na região, que aumentaram a força da correnteza no Rio Itajaí Açu - onde está o complexo marítimo - dificultando as manobras das embarcações para atracação e desatracação. Até ontem, 37 cargueiros tiveram suas escalas adiadas, causando prejuízos milionários para a logística marítima.

INVEST 1

O ministro dos Transportes, Renan Filho, reúne hoje, às 14 horas, investidores, concessionárias, construtoras e autoridades para apresentar a nova política de concessões rodoviárias, o portfólio de rodovias do novo PAC e, ainda, a versão atualizada do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária, o Programa BR Legal 2. O encontro, batizado como Brasil Transport Invest, ocorrerá na B3, a bolsa de valores de São Paulo.

INVEST 2

Também vão participar do Brasil Transport Invest: o secretário-executivo do Ministério, George Santoro; a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; e representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Infra S.A., do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) da Casa Civil.

ÔNIBUS ELÉTRICO

O BNDES lança nesta quinta-feira um programa de financiamento para ônibus elétricos em todo o País. A linha de crédito será para modelos fabricados no País. Atualmente, eles são produzidos pela BYD, Eletra, Marcopolo, Mercedes-Benz e Volvo. Haverá, inclusive, a oferta de leasing.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/10/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS TERÁ REDUÇÃO DE TARIFA PARA NAVIOS VERDES, DE CRUZEIRO E CABOTAGEM

Ministro de Portos, Silvio Costa Filho, e o Consad da Autoridade Portuária aprovaram o desconto

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, recebeu em Brasília o presidente da APS, Anderson Pomini, e aprovou as novas tabelas de descontos para o Porto de Santos Crédito: Divulgação/APS

ESTA POLÍTICA DO MINISTÉRIO ATENDE A DETERMINAÇÃO DO GOVERNO FEDERAL, QUE VISA GERAR MAIS EMPREGOS, RENDA E, CONSEQUENTEMENTE, JUSTIÇA SOCIAL POR MEIO DOS PORTOS BRASILEIROS. O PORTO DE SANTOS, ASSIM, CUMPRE A SUA PARTE NESTA IMPORTANTE TAREFA”

ANDERSON POMINI
presidente da APS

O Porto de Santos (SP), com a aprovação do Ministério de Portos e Aeroportos, implementará reduções nas tarifas para os chamados “navios verdes”, que apresentam menores emissões de poluentes. Além disso, esses descontos também beneficiarão navios que frequentam a costa brasileira (cabotagem) e os navios de passageiros, com o propósito de incentivar o turismo, uma atividade que contribui para a criação de empregos e a geração de renda nas cidades litorâneas.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, recebeu Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), em Brasília, e aprovou as novas tabelas de descontos, que também receberam o aval do Conselho de Administração da Autoridade Portuária (Consad).

Os critérios para promover os navios verdes são baseados na pontuação do índice ESI (Environmental Ship Index), que atribui notas de zero a 100 às embarcações com base na análise do uso de tecnologias que reduzem as emissões de óxido de nitrogênio (NOX) e óxido de enxofre (SOX) para níveis abaixo dos limites regulamentares exigidos. Dessa forma, os descontos tarifários serão aplicados da seguinte forma: 15% de desconto para pontuações entre 71 e 100 pontos, 10% para pontuações entre 51 e 70 pontos, 5% para pontuações entre 31 e 50 pontos, e nenhum desconto para pontuações entre zero e 30.

No que diz respeito à promoção da navegação de cabotagem entre os portos brasileiros, a tabela aprovada leva em consideração o número de escalas nos portos nacionais nos últimos 12 meses antes do mês de atracação. Os descontos aumentam com base no histórico de frequência dos navios nos serviços portuários do Brasil.

De acordo com a tabela aprovada, navios com mais de 48 escalas terão um desconto de 65%, entre 24 e 47 escalas o desconto será de 55%, entre 12 e 23 escalas o desconto será de 45%, entre 8 e 11 escalas o desconto será de 35%, entre 5 e 7 escalas o desconto será de 30%, entre 3 e 4 escalas o desconto será de 25%, e entre 1 e 2 escalas não haverá direito a desconto.

Cruzeiros

Quanto aos navios de cruzeiros, a tabela de descontos leva em consideração o número de passageiros, concedendo até 60% de redução para navios com mais de 650 mil passageiros, 50% para aqueles com 450 mil a 649 mil passageiros, 40% para 300 mil a 449 mil passageiros, 30% para 150 mil a 299 mil passageiros, 20% para 80 mil a 149 mil passageiros, e 10% para 10 mil a 79 mil passageiros.

Para o ministro Silvio Costa Filho, a medida incentiva o turismo, pois estimula a geração de empregos no País: “Cada quatro turistas que chegam geram um emprego no Brasil. Os cruzeiros marítimos vão contribuir para aquecer a economia nacional. Da mesma forma que o incentivo à cabotagem e à preservação ambiental vão resultar em ganhos importantes para os brasileiros”, afirmou.

O presidente da APS, Anderson Pomini, ressaltou que, a pedido do ministro, foram feitos os estudos que permitiram a concessão dos descontos. “Esta política do Ministério atende a determinação do

Governo Federal, que visa gerar mais empregos, renda e, conseqüentemente, justiça social por meio dos portos brasileiros. O Porto de Santos, assim, cumpre a sua parte nesta importante tarefa”, concluiu.

A vigência dos descontos será inicialmente de 12 meses, a partir da publicação das tabelas, e a medida para os navios verdes e de cabotagem deverá estar vinculada a acordos com a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) e aplicada à nova estrutura tarifária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/10/2023

COMÉRCIO EXTERIOR - GOVERNO ANUNCIA NOVAS MEDIDAS PARA OS RIOS DA REGIÃO NORTE

Foram disponibilizados R\$ 100 milhões para intervenções emergenciais em dois pontos críticos no Amazonas

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O anúncio das medidas para a Região Norte foi feito na quarta-feira em Brasília pelo vice-presidente Geraldo Alckmin e pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho Crédito: Cadu Gomes/VPR

Uma ação conjunta envolvendo os ministérios de Portos e Aeroportos e dos Transportes está em andamento para realizar intervenções de emergência nos rios da região Norte, que estão

enfrentando uma seca histórica. O anúncio foi feito na manhã de quarta-feira (18) em Brasília pelo vice-presidente Geraldo Alckmin e pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Já estão disponíveis cerca de R\$ 100 milhões para esse fim.

Dois pontos críticos no Amazonas, próximos à cidade de Itacoatiara e à capital Manaus, foram identificados. A região abriga aproximadamente 2,3 milhões de habitantes, mas, no momento, não há risco de escassez de itens essenciais, apesar dos impactos econômicos.

O ministro Costa Filho declarou: “Com os recursos assegurados pelo novo Governo Federal, vamos atuar de forma permanente para que a população da região e a atividade econômica não sejam prejudicados”.

As embarcações que operam no terminal graneleiro (Hermosa Itacoatiara/grãos) e nos principais terminais de contêineres da Zona Franca (Chibatão e Super Terminais) estão operando com capacidade reduzida. A dragagem será realizada para evitar impactos no valor do frete e no prazo de disponibilidade de produtos que são transportados pelas hidrovias do Arco Norte.

Os órgãos competentes já deram início ao processo de contratação emergencial da dragagem, que deverá começar nos próximos dias, ainda neste mês de outubro.

O vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou: “De maneira planejada e coordenada com os ministérios relacionados ao assunto, vamos desenvolver um plano para garantir a manutenção das hidrovias de forma contínua, já que eventos climáticos como este que está ocorrendo no Norte do país têm se tornado cada vez mais frequentes”.

Situação de emergência

As ações para combater o risco de desabastecimento da população local e reduzir os impactos econômicos da seca registrada nos estados do Amazonas e Rondônia começaram no mês passado. Segundo o Governo, por ordem do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, foram liberados R\$ 40 milhões e a dragagem de um trecho de oito quilômetros do Rio Solimões, entre Tabatinga e

Benjamin Constant, no extremo Oeste do Amazonas, foi iniciada. Esses serviços estão sendo executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/10/2023

REGIÃO NORDESTE - COMPLEXO DO PECÉM FIRMA ACORDO COM PORTO CHINÊS

Objetivo é promover uma maior colaboração e a troca de experiências internacionais

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



A cerimônia de assinatura do protocolo de intenções entre o Complexo do Pecém e o Porto de Xiamen assinada na segunda-feira e reuniu representantes cearenses e da China Crédito: Divulgação/Complexo do Pecém

O Complexo do Pecém (CE) formalizou um protocolo de intenções na segunda-feira (16) com o Porto de Xiamen, situado na província de Fujian, na China. O objetivo principal é promover uma maior colaboração e a troca de experiências internacionais com o intuito de aprimorar ainda mais o terminal portuário.

A cerimônia de assinatura do documento contou com a presença do presidente do complexo, Hugo Figueirêdo; da vice-presidente financeira, Rebeca Oliveira; e do diretor do Fujian Provincial Port Group, Huang Xunyou, e ocorreu no Pecém. O vice-governador da província de Fujian, Lin Wenbin, também integrou a comitiva.

Dentre as atividades de cooperação previstas no acordo, destacam-se a troca de ideias e melhores práticas relacionadas à melhoria e à produtividade portuária, o desenvolvimento de Tecnologia da Informação portuária, a participação na troca e cooperação da aliança “Rota da Seda Marítima”, bem como a colaboração em trocas comerciais e investimentos, e outras atividades portuárias que podem ser conjuntamente decididas pelas partes.

O presidente do Complexo do Pecém enfatiza que o acordo de cooperação pode expandir a relação entre os dois portos, que já possuem uma conexão por meio de uma rota de longo curso.

“Hoje já há movimentação de carga entre os portos do Pecém e de Xiamen. São cargas principalmente relacionadas a rochas ornamentais. Mas há, também, potencial para termos cargas de contêineres sendo movimentadas entre os dois portos, que atualmente chegam e saem do Brasil pelo Porto de Santos. Acredito que, com o trabalho de cooperação, haverá oportunidade de explorar novas cargas e novas linhas”, pontua Hugo Figueirêdo.

O presidente do Complexo do Pecém aponta, ainda, o potencial para exportação aos portos de Fujian das cargas de grãos transportados pela Transnordestina a partir de 2027. “Vimos para estreitar os laços e apontar os possíveis destaques dessa parceria. Além do porto, temos um grande complexo portuário na nossa província, incluindo também um porto de minério. Chamei as lideranças desses dois equipamentos porque acho que não é somente o Porto de Xiamen que tem potencial. Essa equipe tem muito interesse em saber como funciona o Pecém e também em tratar sobre linhas marítimas e capacitação profissional”, completa o vice-governador da província de Fujian, Lin Wenbin.

Parceria Ceará-Fujian

Além do Complexo do Pecém, o Governo do Ceará, representado pelo governador Elmano de Freitas (PT), também firmou um protocolo de intenções no domingo (15) com Fujian. Este acordo tem como foco o desenvolvimento de capital humano, especialmente jovens, na área de energias renováveis, por meio de um programa de capacitação. A iniciativa será concretizada por meio de parcerias entre o Ceará e empresas chinesas que operam no Estado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/10/2023

NACIONAL - ENTIDADES DEFENDEM A DESCENTRALIZAÇÃO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS

Roda de debates realizada durante o fórum Brasil Export também discutiu a reforma tributária

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



A roda de debates abriu a programação de painéis técnicos do fórum Brasil Export, em Brasília, e contou com representantes das associações apoiadoras do Grupo Brasil Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

A programação de painéis técnicos do Brasil Export 2023, fórum nacional de logística, infraestrutura e transportes contou com uma dinâmica diferente: uma roda de debates com representantes das associações apoiadoras do Grupo Brasil Export. Entre os principais

temas levantados, os debatedores destacaram a descentralização da gestão das Autoridades Portuárias brasileiras, para aumentar suas competências dentro do segmento, e pediram pela simplificação da reforma tributária.

O tema da descentralização da gestão dos portos públicos foi levantado pelo presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Mauro Sammarco. Segundo ele, a questão já foi levantada, inclusive, pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

“Sabemos da diferença entre os setores público e privado, os entraves que existem quanto aos controles, mas é preciso celeridade quanto às decisões tomadas. Uma das discussões, colocadas pela APS, é a volta da autonomia das autoridades portuárias. Descentralizar um pouco esse poder em Brasília para que se possa avançar de fato nas medidas necessárias. Uma volta do poder liberativo, com maior participação do privado junto às decisões”, analisou.

A maior atuação das Autoridades Portuárias também foi defendida no painel pelo presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) Sérgio Aquino.

“Defendemos a recuperação das competências de Autoridade Portuária local. Nós não temos Autoridade Portuária local. A legislação brasileira é de uma autoridade nacional, o poder concedente. É a recuperação da estrutura e da competência deliberativa”, disse.

Reforma tributária

Representando o setor aeroviário, Jurema Monteiro, presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) defendeu que o Congresso Nacional avance o quanto antes no texto da reforma tributária, que isso será benéfico para o setor.

“A reforma vai nos ajudar a simplificar esse termo de ‘manicômio tributário’ que existe no Brasil. Ao simplificar ganharemos eficiência. É preciso um amplo debate, envolvendo a iniciativa privada, para que ao final do processo a gente encontre melhorias, simplicidade e neutralidade tributária.

Segundo Jurema, um dos grandes desafios do transporte aéreo de passageiros ainda se diz respeito ao volume de pessoas transportadas.

“Entre o início dos anos 2000 até 2017, 2018, tivemos uma estagnação no números de passageiros. Obviamente que tivemos o período da pandemia, mais para fim de estatística, mas hoje nós já retomamos essa oferta. Hoje, nós temos um ambiente para crescer nas viagens aéreas. Um dos desafios é ter um ambiente regulatório jurídico seguro, estável, e uma operação de custo equilibrado”, analisou.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, enalteceu fóruns e debates do setor, como o Brasil Export, para tratar de assuntos importantes que envolvem a logística portuária.

“É extremamente necessário a manutenção da segurança jurídica, o diálogo permanece. O setor privado precisa estar conversando e o setor público ouvindo. A reforma tributária tem um apelo importante no setor. Ela é muito necessária e precisa se simplificar. É isso que defendemos e divulgamos para formatar um entendimento”, comentou.

A roda de debates contou com as participações de Angelino Caputo, diretor-executivo da Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados); Murillo Barbosa, presidente da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados); e Régis Prunzel, presidente do Sopesp (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo).

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

Pierdomenico no Conselho

A programação dos painéis técnicos do evento iniciou com um discurso do presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos. Na ocasião, Campos empossou o consultor portuário e ex-secretário nacional de Portos e Transportes aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, como conselheiro do Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/10/2023

NACIONAL - BE NEWS ENTREVISTA ESTREIA RECEBENDO MINISTRO SÍLVIO COSTA FILHO

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Divulgação/Brasil Export

Novo programa jornalístico do BE News, o BE News Entrevista estreou nessa quarta-feira, dia 19, recebendo o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho. Com exclusividade ao BE News, ele falou sobre a reunião que fará com o governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, para debater os planos federais para o Porto de Santos, os projetos do PAC para São Paulo e, também, suas recentes ações para reduzir os impactos da crise hídrica na Região Norte. A apresentação é do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News. O programa é transmitido pela TV BE News, o canal do BE



News no Youtube – que pode ser acessado a partir do QR Code.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/10/2023

NACIONAL - FUTURO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS PASSA PELA DRAGAGEM, VISANDO NAVIOS MAIORES

Operadores portuários se preparam para atender à demanda do mercado
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Para os debatedores, os complexos e o poder concedente devem focar no recebimento de navios de maior porte, que utilizam combustíveis que não agredem o meio ambiente Crédito: Divulgação/Brasil Export

No tema que envolve o futuro das operações portuárias no Brasil, o debate promovido pelo fórum Brasil Export na quarta-feira, dia 18, em Brasília, se voltou para assuntos que já são tratados como realidade, como a transição energética e as mudanças climáticas. Segundo representantes de terminais portuários, os complexos e o poder concedente devem concentrar suas ações para atender a demanda para recebimento de operações de navios de maior porte, que navegam sob uso de combustíveis que não agredem o meio ambiente, portanto reduzem a emissão de carbono, a partir da dragagem.

Para o CEO da DP World Santos, Fábio Siccherino, o futuro das operações portuárias passa pelo tema da transição energética, mas que também envolve uma questão importante para os terminais, que é a dragagem.

“A questão da dragagem é um tema importante, pois se fala de adequar nossas condições operacionais aos navios maiores. Essas embarcações que atuam nessa transição, com combustíveis sustentáveis, são navios de nova geração e maiores na sua capacidade. Precisamos estar preparados para receber essas embarcações de 400 metros. A dragagem dos berços estão acontecendo, nós estamos fazendo, mas é preciso uma dragagem do canal de acesso para receber esses navios”, analisou.

Siccherino ainda fez menção que, na proporção que os terminais se preparam, separam investimentos, para atender a demanda do mercado, é preciso melhorias na infraestrutura. No Porto de Santos, por exemplo, ele citou adequações no acesso terrestre, além do acesso aquaviário.

Ainda no tema da sustentabilidade, o CEO da DP World citou algumas das ações da empresa relacionadas ao tema.

“A empresa estará investindo 500 milhões de dólares para reduzir as emissões globais. Estamos, também, investindo R\$ 80 mil na eletrificação de todos nossos RTGs. Nossa ideia é ter uma redução de 60% de consumo de diesel nas operações portuárias, contribuindo nas questões climáticas”, disse.

O diretor de Investimentos da APM Terminals, Leonardo Levy, afirmou que a empresa olha para o futuro da sustentabilidade em toda a cadeia logística, não somente concentrada nas operações portuárias. Ele ainda comentou que é preciso incentivos e estímulos para que essa tecnologia seja adotada de uma forma mais célere no Brasil.

“Nos Estados Unidos nós vemos incentivos voltados para os carros elétricos e os painéis solares. A questão que fica é que tipo de incentivo é preciso para que os equipamentos verdes, elétricos, sejam adotados no Brasil com maior facilidade. Quais os incentivos é preciso ter nas concessões e nos arrendamentos para as empresas que tiverem compromissadas com essa agenda para elas serem beneficiadas”, questionou.

O executivo ainda comentou da questão que envolve a dragagem, visando a chegada de navios maiores na costa brasileira.

“Temos que estar preparados, porque falta infraestrutura, falta dragagem. Vejo que os terminais como um todo estão atentos a esses temas de profundidade, tamanho e escala das operações. Não se pode ter terminais pouco eficientes, porque os navios grandes vão exigir sempre muito mais”, comentou.

Sustentabilidade

Representando o Governo Federal, a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, revelou que Autoridades Portuárias e demais operadores já procuraram a agência reguladora visando o futuro com os temas de sustentabilidade e mudanças climáticas.

“Estamos promovendo estudos para onde o setor está caminhando. Acompanhamos as situações de transição energética, que vem tendo um movimento muito grande em tempos recentes. Qualquer movimento vai demandar área e espaço nos portos organizados, e quem vai dar regulação para a ocupação e arcabouço fiscal regulatório é a agência. Não vamos propor ao mercado essas atividades, mas vamos dar as condições necessárias”, disse.

Também participaram do painel “Futuro das operações portuárias e do setor de navegação” Antônio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil; Leonardo Levy, diretor de Investimentos da APM Terminals; e Osmari de Castilho Ribas, diretor-superintendente administrativo da Portonave.

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/10/2023

NACIONAL - CONSELHO DO MARANHÃO EXPORT SE REÚNE COM COORDENADOR DA BANCADA DO ESTADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Divulgação/Brasil Export

O presidente do conselho do Maranhão Export, Luiz Raimundo Azevedo, e integrantes do órgão se reuniram com o coordenador da bancada do estado na Câmara dos Deputados, Márcio Jerry (PCdoB), nessa quarta-feira, dia 18, na sede do Congresso Nacional, em Brasília. Em pauta, projetos de infraestrutura destinados à região. O conselho do Maranhão Export é um dos órgãos

estaduais do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, maior evento de debates sobre esses setores no País.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/10/2023

FERROVIAS - CONCLUSÃO DO MARCO LEGAL DAS FERROVIAS TRAZ SEGURANÇA JURÍDICA, DIZEM ESPECIALISTAS

Derrubada dos vetos pelo Congresso Nacional encerra espera por desfecho sobre o tema

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Os impactos dos vetos do Marco das Ferrovias foram debatidos no painel “Integração das operações logísticas e os avanços necessários para o aperfeiçoamento da malha terrestre” Crédito: Divulgação/Brasil Export

Com a derrubada dos vetos pelo Congresso Nacional de 19 itens do Marco Legal das Ferrovias e a publicação da decisão no Diário Oficial da União, na última segunda-feira (16), o setor ferroviário encerra a espera pelo desfecho sobre o tema e ressalta a segurança jurídica que vem junto com a conclusão

desse processo.

Os impactos da decisão foram debatidos no painel “Integração das operações logísticas e os avanços necessários para o aperfeiçoamento da malha terrestre”, exposto nesta quarta-feira (18), no Fórum Brasil Export, em Brasília.

Participaram da conversa Felipe Queiroz, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Natalia Marcassa, CEO da MoveInfra; Ricardo Molitzas, presidente do Instituto Brasil Logística (IBL); Davi Barreto, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF); e Guilherme Penin, vice-presidente de Regulação e Expansão da Rumo.

Para Davi, a nova regulamentação aperfeiçoa a logística do setor ferroviário brasileiro e a derrubada dos vetos traz uma visão definitiva do segmento, o que é bom para os investimentos. “As regras estão mais claras e trazem um novo patamar para o setor, que se posicionou a favor da derrubada dos vetos”, disse.

Felipe Queiroz ressaltou que o documento fortalece a segurança jurídica aos olhos de quem quer investir e destacou as vantagens do novo marco, como aumentar a eficiência do setor ferroviário, diminuir custos logísticos e emissões de CO2.

Mas o diretor da ANTT destacou que agora o pedido de novas autorizações de concessão está mais complexo, já que exige do interessado um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) do projeto antes de entrar com o requerimento. “O Marco traz um maior rigor para autorizações e será um desafio para a Agência calibrar isso, para que o custo de um EVTEA não diminua o interesse do investidor”, exemplificou.

Já Natalia Marcassa acredita que a necessidade do EVTEA trará pedidos “muito mais críveis, porque o interessado vai ter que gastar”, avaliou. “Adiciona uma complexidade regulatória importante para um setor que é tão caro para o País, porque traz, justamente, a necessidade de comprometimento de quem pede o EVTEA”, complementou.

A CEO da MoveInfra também vê com bons olhos o potencial de construção de short lines proposto pela lei de autorização, que vai ao encontro da multimodalidade.

Guilherme Penin disse que a derrubada dos vetos foi “uma boa notícia” porque diversos dispositivos que foram resgatados são importantes para a “confiança do investidor”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2023

NACIONAL - DEVOLUÇÃO DE AUTONOMIA DO PORTO DE SANTOS É PRIORIDADE DO MINISTRO

Segundo secretária de Portos, definição está prevista para novembro e Autoridade Portuária poderá realizar arrendamentos

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



A questão sobre a retomada administrativa do Porto de Santos foi levantada durante o painel que debateu investimentos em serviços e infraestrutura no sistema portuário brasileiro Crédito: Divulgação/Brasil Export

O Porto de Santos (SP) deve retomar sua autonomia administrativa a partir do próximo mês e, com isso, a própria Autoridade Portuária de Santos poderá realizar arrendamentos de áreas e terminais, reduzindo a burocracia e aumentando a competitividade do complexo marítimo.

As informações foram repassadas pela secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mariana Pescatori, na quarta-feira (18), durante sua participação em um painel que debateu investimentos em serviços e infraestrutura no sistema portuário brasileiro, no Fórum Brasil Export, em Brasília.

Mariana explicou que devolver a autonomia do Porto de Santos é uma prioridade do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, já que o pedido de delegação do porto existe “há muito tempo” e a APS preenche os critérios do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), etapa necessária para a conclusão desse processo.

“Temos dois pedidos em análise. No caso de Santos, tem uma comissão constituída pelo Ministério (de Portos) e pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) que está analisando e a previsão é que no próximo mês a gente faça a delegação de competência para Santos”, disse.

O maior porto da América Latina perdeu sua autonomia com a promulgação da Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013). Antes da lei, os portos públicos podiam realizar suas próprias licitações e arrendar áreas para instalação de novos terminais, mas com a mudança nas regras, os portos perderam esses poderes e os processos passaram a ser centralizados no governo Federal, aumentando a burocracia e, conseqüentemente, os prazos.

Para desengessar o setor, após proposta dos portos, o Governo Federal instituiu, em 2018, a Portaria 574, que voltou a permitir a realização de licitações às Autoridades Portuárias que consigam cumprir os critérios do IGAP – e Santos os cumpre.

Pescatori informou que outros portos públicos do país também estão aptos a terem sua autonomia de volta. “Por muito tempo isso ficou centralizado no Ministério e fazer essas delegações também é importante porque alivia a equipe enxuta que a pasta tem, que poderá ficar mais livre para analisar políticas públicas para o setor e planejar a longo prazo”, detalhou.

A secretária exemplificou a “parceria exitosa e prorrogada” que o Governo tem como o Porto de Paranaguá (PR), que tem autonomia sobre suas decisões desde 2019. São Francisco de Sul (SC) e Suape (PE) também são exemplos de portos delegados recentemente.

Já as Companhias Docas devem passar por um processo de estruturação e capacitação de equipes, auxiliadas pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, com o objetivo de alcançarem os índices do IGAP e ficarem aptas para a delegação de competências.

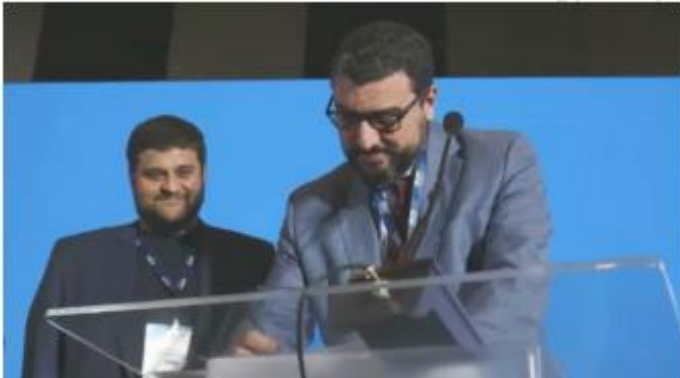
Além de Mariana Pescatori, participaram do painel, Helano Gomes Pereira, vice-presidente de Relações Institucionais da Ultracargo; Marcelo Sammarco, sócio da Sammarco Advogados; Marcio Castro, diretor da Wilson Sons; Roberto Oliva, presidente do Conselho de Administração da Intermarítima.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2023

NACIONAL - HUB BRASIL EXPORT É LANÇADO E ASSINA ACORDO COM O PARQUE TECNOLÓGICO DE SANTOS

Também foi feita uma apresentação do curso de sustentabilidade voltado para executivos
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, representando o Hub Brasil Export, e o presidente do Parque Tecnológico de Santos, Eduardo Bittencourt, assinaram um termo de cooperação Crédito: Divulgação/Brasil Export

A edição 2023 do fórum Brasil Export, realizada em Brasília e encerrada na quarta-feira, dia 18, ficará marcado, entre várias novidades apresentadas, pelo lançamento do Hub Brasil Export. Trata-se de um espaço que reúne todo um ecossistema formado por

empresas, startups, governo e outros agentes, com o objetivo de impulsionar a transformação e a modernização do mercado de infraestrutura, logística, portos e comércio exterior.

No último dia de atividades do fórum, a responsável pelo projeto, Karina Martins, fez uma apresentação do Hub, que, logo em seguida, já firmou um acordo de cooperação técnica com o Parque Tecnológico de Santos (SP). Assinaram o termo o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, e o presidente da instituição municipal, Eduardo Bittencourt.

Segundo Karina, o Hub Brasil Export tem como missão catalisar a transformação nestes setores, oferecendo soluções inovadoras que aumentem a competitividade global. E essa colaboração com o Parque Tecnológico de Santos visa integrar startups ao ecossistema de executivos, empresários, autoridades e principais stakeholders do mercado, por meio de programas de inovação, como aceleração de startups, mentorias, eventos, trilhas formativas, programas de investimento e internacionalização.

Ainda de acordo com Karina Martins, o ecossistema colaborativo proposto por esta aliança entre o Hub Brasil Export e o Parque Tecnológico de Santos promete ser um pilar de inovação, crescimento e sucesso sustentável.

Curso de sustentabilidade

Após a assinatura do acordo, o presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Amaral, fez uma apresentação do novo curso de formação em Sustentabilidade para executivos.

A iniciativa, fruto de uma parceria entre o Brasil Export e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), terá como parceira a School of Business and Economics, uma das universidades mais importantes da Europa, localizada em Lisboa, Portugal.

A primeira turma do curso já inicia as atividades em novembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

RENAN FILHO FAZ RODADA PARA ATRAIR INVESTIDORES AO PAC E PREVÊ R\$ 3,7 BI PARA RECUPERAR ESTRADAS

Do montante para reparos, R\$ 2,2 bi estão previstos para este ano; para ‘vender’ PAC, secretários da pasta ficarão em São Paulo em novas rodadas de conversa com setor privado



Renan Filho, ministro dos Transportes, apresentou projetos do PAC a investidores — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil/02.03.2023

O Ministro dos Transportes, Renan Filho, participou nesta quinta-feira, em São Paulo, de uma rodada com investidores para apresentar os projetos rodoviários do Novo PAC. No calendário da pasta, estão dois leilões previstos para este ano, o da BR-381, que acontece em novembro, e o da BR-040, em dezembro.

— Estamos cumprindo todo cronograma que anunciamos para este ano. A expectativa é fazer quatro leilões este ano e dez no ano que vem — afirmou o ministro, que disse ter “expectativas boas” para os próximos certames, depois de ajustes feitos na modelagem para atrair mais interessados.

O leilão mais recente executado pela pasta, em setembro deste ano, teve apenas um interessado, o consórcio Infraestrutura PR, que arrematou o Segundo Lote do Sistema Rodoviário do Paraná. O contrato prevê 30 anos de concessão e investimento de R\$ 17,3 bilhões.

O Novo Pac prevê R\$ 185,8 bilhões em investimento rodoviário nos próximos quatro anos. A maior parte, R\$ 112, 8 bilhões, virá do setor privado, incluindo 35 leilões. Entre os projetos rodoviários, além dos quatro leilões deste ano, estão previstos outros 10 leilões no próximo ano, com previsão de levantarem R\$ 93 bilhões, segundo apresentação feita pela pasta na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

Para garantir a atração do setor privado, o ministro convocou dois secretários a permanecerem nos próximos dias em São Paulo, para ter conversas bilaterais com fundos de investimento, concessionárias e construtoras.

A secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, e o secretário-executivo da pasta, George Santoro, vão focar prioritariamente na atração de possíveis interessados dentro do mercado brasileiro para, depois, buscar investidores estrangeiros, segundo Renan Filho.

— Como você vai convidar o vizinho, se você não convidou os seus parentes próximos para o aniversário de 1 ano do seu filho? Vamos conversar com todo mundo no Brasil. Eles vão passar a semana aqui recolhendo impressões, apresentando cronograma e discutindo a ordem do pipeline.

R\$ 3,7 bi para recuperar estradas

Além dos leilões para concessão de rodovias e das obras previstas no Novo PAC, Renan Filho afirmou que o Ministério dos Transportes prevê R\$ 2,2 bilhões a serem injetados, ainda este ano, na malha rodoviária brasileira com a nova edição do BR-Legal.

O programa, de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), prevê reparos nas estradas, incluindo instalação de placas de sinalização, pintura de faixas e recuperação de guard rail.

Para este ano, o objetivo é apresentar os editais em outubro e novembro, e realizar as licitações até o final do ano, segundo Renan Filho. Na apresentação do programa a possíveis investidores, a pasta indica que o BR-Legal será dividido em 46 lotes, em dez estados. O investimento previsto, nos cinco anos, é de R\$ 3,7 bilhões para uma extensão de 17,7 mil quilômetros de rodovia.

— É um programa importante porque, além de recuperar estrada, garante segurança para os usuários e mais qualidade para as rodovias. O Brasil abandonou o BR-Legal ao longo dos últimos anos, o que fez despencar a qualidade das nossas rodovias — afirmou o ministro, que indicou que as licitações vão acontecer de forma descentralizada, pelas superintendências do DNIT.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/10/2023

AZUL E AMAZON EXPANDEM PARCERIA NO BRASIL PARA ACELERAR ENTREGA DE PRODUTOS

Pacotes chegarão mais rápido em cidades das quatro regiões. Hoje, envio demora até dois dias úteis em cerca de 1 mil municípios brasileiros

Por Eduardo Graça — Seattle, EUA



Centro de distribuição da Amazon, em São João de Meriti, na Baixada Fluminense. — Foto: Rebecca Maria/Agência O GLOBO

A Amazon e a Azul Linhas Aéreas anunciaram nesta tarde em Seattle, dentro de um evento global da gigante americana, o incremento da parceria das duas empresas, iniciado em novembro de 2022, para acelerar o processo de envio de produtos em três regiões do Brasil, com novas rotas de entregas de pacotes para o Sul, Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país.

Consumidores de diversas cidades das quatro regiões, entre elas Brasília, Goiânia, Recife, Boa Vista, Porto Velho, Rio Branco e Palmas (Tocantins), poderão receber os pacotes comprados na Amazon com mais rapidez, com os produtos transportados por aeronaves da frota regular da Azul que partirão de Viracopos, em Campinas, aeroporto mais próximo dos quatro centros de distribuição da Amazon em São Paulo.

Alex Cristiano de Paula, líder de Transportes Aéreos na Amazon Brasil, lembra que a Amazon estabelece parcerias similares em outros países, mas que, no Brasil, ela ganha outro peso.

— Nosso país tem dimensões continentais e há espaço disponível para crescimento”, informou o executivo em nota divulgada no evento — disse.

A Amazon informa que, desde novembro de 2022, quando iniciou a parceria com a Azul, mais de dois milhões e meio de produtos foram transportados e entregues para clientes em Manaus, Belém e Macapá. Em julho deste ano, Porto Alegre também passou a fazer parte do contrato, com entregas mais rápidas da capital gaúcha.

Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), o primeiro semestre de 2023 registrou um crescimento de 57,8% no transporte de cargas aéreas domésticas e internacionais no Brasil, se comparado ao mesmo período do ano passado.

— A ampliação do acordo com a Amazon é a confirmação de que a capilaridade da Azul, a maior empresa aérea em destinos atendidos no país, pode atingir o maior número de pessoas em um menor tempo possível, graças à diversa frota de aeronaves que a empresa mantém. Este acordo está alinhado com o compromisso das empresas de oferecer serviços rápidos e seguros e, em sua grande maioria, em um ou dois dias — diz Izabel Reis, diretora da Azul Cargo Express.

Hoje, a Amazon entrega em até dois dias úteis em cerca de 1 mil municípios brasileiros, e, em um dia útil, em mais de 200 cidades. Em Brasília, desde segunda-feira, clientes Prime da Amazon já podem receber produtos em um dia. Até então, a opção mais rápida era em dois dias.

* Eduardo Graça viajou a convite da Amazon

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 19/10/2023

HADDAD DIZ QUE EVENTUAL VITÓRIA DE MILEI NA ARGENTINA PREOCUPA O BRASIL

Jair Milei liderou as primárias argentinas. Eleição é no próximo domingo

Por *O Globo* — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Diogo Zacarias/MF

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que uma eventual vitória de Javier Milei, o candidato de extrema-direita que concorre à presidência na Argentina, preocupa o governo brasileiro.

— É natural que eu esteja (preocupado). Uma pessoa que tem como uma bandeira romper com o Brasil, uma relação construída ao longo de séculos, preocupa. É natural isso. Preocuparia qualquer um... Porque em

geral nas relações internacionais você não ideologiza a relação — disse Haddad em entrevista à agência Reuters publicada nesta quinta-feira.

O economista Javier Milei venceu as eleições primárias da Argentina, realizadas em agosto. O primeiro turno das eleições no país ocorre no próximo domingo.

De acordo com o ministro Haddad, "não se transpõe para as relações internacionais as questões internas", afirmando que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva mantém relações amigáveis com chefes de Estado de várias vertentes políticas.

Com peso 'derretendo': Argentina vira paraíso para turistas de países vizinhos, incluindo brasileiros — É um vizinho do Brasil, principal parceiro na América do Sul. Então preocupa quando um candidato diz que vai romper com o Brasil. Você fez o quê para merecer esse tipo de tratamento? — questionou.

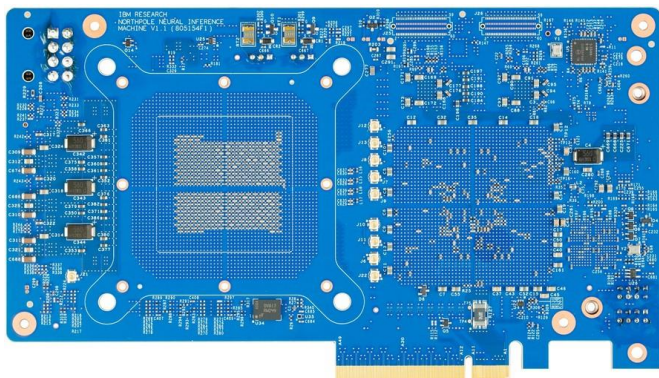
Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 19/10/2023

IBM ANUNCIA COMPUTADOR INSPIRADO EM CÉREBRO HUMANO QUE ACELERA EM 22 VEZES A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Placa que integra processamento e memória no mesmo chip foi até 22 vezes mais rápida e consumiu 25 vezes menos energia do que sistema convencional em teste

Por *Rafael Garcia* — São Paulo



O chip NorthPole, anunciado pela IBM, que integra memória e processador no mesmo dispositivo e promete acelerar aplicações de inteligência artificial — Foto: IBM Research

Cientistas da IBM revelaram hoje terem conseguido desenvolver sistema de computação com nova arquitetura de funcionamento, inspirada no cérebro humano, para acelerar tarefas de inteligência artificial. Batizado de NorthPole, o dispositivo possui uma estrutura incomum para um computador de silício, porque

não diferencia componentes de memória dos componentes de processamento.

O anúncio dos pesquisadores, liderados por Dharmendra Modha, da IBM Research em San Jose, na Califórnia, foi feito por meio de um estudo, publicado na revista Science após ser revisado por um grupo independente.

No trabalho os pesquisadores descrevem como o novo sistema conseguiu bater outros superchips experimentais ao processar dados de sistemas de IA para reconhecimento de imagens em tempo real. Em um deles o NorthPole conseguiu ser 22 mais rápido que os recordes anteriores para processar o mesmo tipo de material.

Em computadores comuns, desde então, dados são armazenados em dispositivos de memória para depois serem transferidos a processadores, que então transformam esses dados usando de um programa. Transportar grande quantidade de dados do armazenamento para o processador, porém, consome tempo e energia, que são hoje dois dos recursos mais limitantes para o avanço dos grandes projetos de inteligência artificial.

O que Modha descreve no estudo, porém, é chip que atua tanto como memória quanto como unidade de processamento, dispensando a necessidade de transferir dados de um componente a outro da máquina. Essa ausência de distinção entre um elemento e outro é vista, também, no cérebro humano, apesar das grandes diferenças físicas em seu mecanismo de funcionamento.

A aposta dos cientistas da empresa foi a de dar um passo atrás em um paradigma tecnológico que persiste desde 1944, quando o cientista John Von Neumann concebeu o primeiro modelo de computador separando memória de processamento, o EDVAC.

"Desde sua concepção, a computação tem girado em torno da figura dos processadores, com a memória sendo separada", escreveram os cientistas na Science. "O NorthPole, inspirado em cérebros orgânicos mas otimizado para funcionar em silício inorgânico, usa uma arquitetura de 'inferência neural' que borra essa fronteira, eliminando a necessidade de memória fora do chip e entrelaçando a computação com a memória dentro do chip."

Apetite computacional

O estudo foi divulgado num contexto importante para o campo da inteligência artificial, que tem esbarrado em problemas de infraestrutura à medida que os algoritmos ficam mais sofisticados e mais poderosos. Sistemas como o ChatGPT, da OpenAI, e o AlphaCode, da DeepMind, levaram várias semanas para serem treinados a partir da base de dados, e consumiram quantidades de energia suficientes para alimentar bairros inteiros, pagando contas astronômicas de eletricidade.

O trabalho dos cientistas da IBM cita entre outros trabalhos um estudo de 2020 que tem como coautor o cientista da computação Gabriel Manso, da Universidade de Brasília (UnB). Há três anos, seu grupo já conseguia enxergar o problema no campo de pesquisa.

"Esse progresso da IA veio com um apetite voraz por poder computacional", escreveu o pesquisador. "O progresso ao longo dessa linha está rapidamente se tornando economicamente, tecnicamente e ambientalmente insustentável."

Segundo Modha, a IBM está conseguindo uma avanço importante para solucionar o problema energético/ambiental, porque atingiu eficiência energética 25 vezes maior do que sistemas concorrentes em seu processador, quando medida em "operações por segundo por watt" no chip. Com um sistema relativamente compacto, do tamanho de um computador desktop comum, o problema de espaço também está sendo abordado pelos pesquisadores.

Carros sem motorista

Um outro artigo na Science desta semana, escrito por Subramanian Iyer, da Universidade Duke, da Carolina do Norte, afirma que o principal nicho de aplicação da nova tecnologia, no início, deverá ser em sistemas que demandam grande velocidade de processamento de algoritmos de IA, mas não tem acesso a uma fonte de energia permanente. Esse perfil se aplica principalmente a carros sem motorista e outros tipos de veículos de navegação automatizada.

"Chips com abordagem de arquitetura inovadora como esse descrito por Modh terão um papel importante no curto prazo para desenvolvimento de plataformas de tamanho moderado", escreveu o pesquisador.

Iyer afirma que, por particularidades da arquitetura do NorthPole, porém, ele ainda não seria a máquina de escolha para projetos como o ChatGPT e o AlphaCode, que lidam com bases de dados imensas para treinamento. A desvantagem da nova tecnologia, por enquanto, é que ela é menos flexível quanto ao tipo de operação que ela é capaz de realizar.

O desempenho mais excepcional do modelo da IBM foi em processamento de imagem, com tarefas de classificação, segmentação e outras. Modha e seus coautores, porém, relatam no estudo já terem submetido NorthPole a tarefas de treinamento de processamento de linguagem natural e reconhecimento de fala, com bom desempenho também.

No estudo Modha afirma que a integração de memória e processamento, apesar de violar um paradigma criado por Von Neumann, vai de encontro a um princípio que o próprio cientista defendia nos primórdios da computação, o de que o cérebro humano deveria ser uma inspiração.

"É interessante que o próprio relatório sobre o EDVAC começava falando de neurônios e sinapses, e agora a crescente importância de aplicações de inferência neural está fechando esse círculo no campo de pesquisa", escreve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/10/2023

SABESP: ESPECIALISTAS DEFENDEM PRIVATIZAÇÃO, MAS ACREDITAM QUE MODELO PODE SER APRIMORADO

Garantia de redução de tarifas a longo prazo é um dos pontos que pode ser revisto; para mercado, emissão de ações deve atrair principalmente fundos, e deixar de lado operadoras

Por Juliana Causin , Bianca Gomes , Guilherme Caetano e João Sorima Neto — São Paulo



A Sabesp, companhia de saneamento de São Paulo, pode ser privatizada pelo governador Tarcísio de Freitas — Foto: Gilberto Marques/Governo de SP

O projeto de privatização da Sabesp pode melhorar a eficiência e aumentar a capacidade de investimento da companhia de saneamento, segundo especialistas consultados pelo GLOBO. Mas ainda há dúvidas sobre algumas das promessas do projeto. Um dos pontos



controversos é a garantia de redução de tarifa a longo prazo.

A diminuição da conta para os consumidores foi uma das condições do governador Tarcísio de Freitas para seguir com o plano de desestatização. O projeto, enviado nesta terça-feira à Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp), prevê, como uma das principais diretrizes, a "redução tarifária, considerando, preferencialmente, a população mais vulnerável".

Felipe Graziano, especialista em infraestrutura e saneamento básico e sócio do Giamundo Neto Advogados, diz que o projeto enviado por Tarcísio à Alesp é "objetivo" e cumpre com a sua finalidade, que é garantir a autorização legislativa necessária para o prosseguimento do processo de privatização. Para ele, a privatização deve trazer um maior dinamismo e eficiência à Sabesp, com mais flexibilidade na gestão.

— No cenário atual, com o governo sendo controlador, as ações da Sabesp já são bem avaliadas e tidas como seguras. Com a entrada de outros acionistas, a atratividade tende a melhorar. Isso porque as empresas públicas são mais engessadas, precisam cumprir uma série de formalidades em suas contratações e decisões, em razão da necessidade de maior controle sobre os recursos públicos — explica o especialista.

Graziano diz que o projeto de Tarcísio revela um interesse do governo de São Paulo em continuar tendo influência sobre o destino da empresa, dado que está previsto poder de veto quanto a alterações no futuro acordo de acionistas, que regulará o exercício do direito de voto pelo novo grupo de acionistas.

— A intenção é vender, mas não abrir mão de ter voz ativa e ser preponderante nas ações. É uma forma de amenizar as críticas ao processo de privatização e assegurar que a companhia continue atendendo aos interesses públicos — completa.

Júlio Pinheiro, analista de utilities da gestora Western Asset, que acompanha o setor de saneamento, concorda que a privatização pode aumentar a eficiência da empresa, que já é vista com bons olhos pelo mercado, e retirar algumas das "amarras" da empresa.

— A privatização é positiva justamente porque você abre mão de amarras que não te permitem maximizar o valor da empresa, tanto para contratar funcionário, quanto para (contratação de) fornecedor. O processo é custoso e a empresa perde agilidade — afirma Pinheiro, que diz que há atratividade do projeto para o mercado de capitais.

Redução de tarifa

Quanto à promessa de que a privatização irá garantir a redução da tarifa para o consumidor, especialistas têm avaliações divergentes.

Diz o texto enviado ao Legislativo paulista que a modicidade tarifária — isto é, a garantia de um valor acessível aos cidadãos — será alcançada por meio de um fundo especial de despesa, o chamado Fundo de Apoio à Universalização do Saneamento no Estado de São Paulo (FAUSP), que será abastecido com, no mínimo, 30% do valor da venda da Sabes.

O advogado Rubens Naves, integrante da comissão de direito do terceiro setor da OAB-SP, diz que o projeto não garante a redução da tarifa no longo prazo. Ele também critica a falta de detalhes sobre a gestão do Fausp.

— Parte desse fundo vai ser destinado a mitigar eventuais danos causados pelas mudanças climáticas. Estamos falando de recursos que podem ser rapidamente erodidos. Não tem uma segurança estrutural que permita a continuidade desses valores (tarifa baixa), não é sustentável — diz Naves.

Para realizar a privatização, o governo propõe uma operação de um follow-on, ou seja, oferta subsequente de ações. Além dos 30% destinados ao Fausp com a venda de papéis, o projeto de lei

enviado à Alesp prevê que a empresa alimente o fundo com dividendos ou Juros sobre Capital Próprio. Não há previsão de como seria a divisão de recursos do fundo.



- Estação de Tratamento de Esgoto São Miguel, na Região Metropolitana de São Paulo — Foto: Divulgação

Especialista em saneamento e conselheiro do Observatório dos Direitos à Água e ao Saneamento (Ondas), Amauri Pollachi também diz que não há garantia de diminuição da tarifa. Ele critica ainda o fato de o projeto ter sido apresentado em regime de urgência, o que limita e acelera as discussões, e em formato de projeto de lei, e não Proposta de Emenda Constitucional (PEC).

— O governador está vendendo ilusões no projeto. Uma delas, a inclusão de áreas rurais nas metas de universalização. A lei federal exige que, para se fazer um contrato, é preciso ter planejamento. E ele não apresenta um plano de saneamento rural, portanto, trata-se de uma proposta ilegal conforme o Marco Legal do Saneamento — afirma Polachi.

Na terça-feira, durante coletiva de imprensa sobre o projeto, a secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, disse que o valor da redução tarifária e a divisão de repasses do Fausp ainda estão sendo definidos. Segundo ela, a destinação anual dos dividendos ou juros sobre capital próprio ao fundo seriam a garantia da sustentabilidade das tarifas menores.

— Nós vamos saber exatamente o valor (de redução tarifária) quando finalizarmos a fase 1. Porque a gente está indo de município em município fechando os anexos, vendo as obras, vendo a população, batendo com eles. E isso tudo é um balanço, um fluxo que estamos calculando. Estamos fazendo todos esses cálculos.

Fundos são principal alvo do governo

Segundo um interlocutor próximo de Tarcísio, o governo mira principalmente a entrada de fundos na operação do follow on, que novas ações são ofertadas na Bolsa de Valores. A expectativa do governo é que a oferta atraia de dois a três grandes investidores.

Com um modelo que garante ao estado até 30% de participação acionária da companhia, a operação deve ser pouco atrativa para as operadoras de saneamento já consolidadas no setor, segundo Júlio Pinheiro, da Western Asset. Ele avalia que o desfecho deve ser similar às ofertas subsequentes da Copel e Eletrobras.

— É muito provável que haja esse desfecho pelas características da oferta, em que você deve colocar um limite para o comprador. O que acaba não interessando para o operador, que teria que dividir o controle com outros acionistas — afirma Pinheiro.

Ele diz que uma das atratividades da operação, para o mercado, é o fato da Sabesp, como o setor de saneamento, ser menos suscetível a choques macroeconômicos. Fundos com viés mais voltado para infraestrutura, com olhar de longo prazo, devem ser os maiores interessados.

Percy Soares Neto, diretor Executivo da Abcon/Sindcon diz que o modelo de privatização da Sabesp, via emissão de novas ações, é voltado para o mercado de capitais e não para grandes operadoras. Isso, entretanto, não restringe a participação dessas operadoras na operação, embora isso deva acontecer junto com fundos de investimentos.

Soares lembra que no caso da Corsan, do Rio Grande do Sul, a Aegea, que tem 43 concessões em oito estados do país, incluindo o Rio de Janeiro, se juntou num consórcio com dois fundos de investimento, geridos pela Perfin e pela Kinea, e levou o leilão num lance único de R\$ 4,5 bilhões.

— Pelo volume de investimentos na Sabesp, o modelo de privatização é mais voltado ao mercado de capitais. Mas isso não significa que grandes operadoras não possam entrar em consórcios com fundos, como aconteceu no caso da Corsan, vendida em dezembro de 2022 num lote único de ações — disse Soares.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/10/2023

TIDEWISE, DE BARCOS NÃO TRIPULADOS, CAPTA R\$ 10 MILHÕES MIRANDO ÁGUAS INTERNACIONAIS

Startup sediada no Porto Maravalley atraiu para o seu capital fundo da MSW Capital que tem a Embraer como cotista

Por Mariana Barbosa



Embarcação não tripulada da startup Tidewise, fundada no Rio — Foto: Divulgação

Dentre as diversas startups instaladas no Porto Maravalley, o hub de tecnologia da Zona Portuária do Rio, a TideWise carrega um simbolismo. Em uma região que foi o berço da outrora pujante indústria naval brasileira, a TideWise está produzindo uma tecnologia naval de última geração: embarcações marítimas não tripuladas e que funcionam como

“porta drones” para serem usadas para monitoramento e logística, em missões civis ou de Defesa.

Hoje com uma embarcação em operação e realizando missões para clientes como Petrobras, Repsol e Shell, a startup acaba de levantar R\$ 10 milhões com o fundo MSW Multicorp 2, que tem entre seus investidores a BB Seguros, Baterias Moura, AgeRio e Embraer. A injeção de capital vai viabilizar a construção de mais três embarcações e reforçar o time de vendas, mirando um mercado que vai além das águas brasileiras.

A embarcação USV Tupan entrou em operação em 2020: foi a primeira embarcação não tripulada produzida no país e também a primeira registrada pela Marinha do Brasil.

O barco autônomo possui sensores que podem ser usados para identificar a profundidade e mapear a superfície do fundo do mar. Também pode ser usado para detectar vazamento de óleo ou monitorar a qualidade da água, com coleta de amostras feitas com o uso de drones. — Hoje para detectar um vazamento em alto mar, as empresas se baseiam em imagens de satélite e depois mandam um navio ao local. Com a embarcação autônoma, a gente consegue reduzir bastante esse custo — diz o CEO Rafael Coelho, que fundou a empresa com Sylvain Joyeux.

Outros usos incluem monitoramento de ativos no fundo do mar como dutos de emissários e também logística, com a realização de entregas em plataformas de petróleo. O USV Tupan já levou de lençóis a tinta de impressora para plataformas de petróleo.

No campo militar, esse tipo de embarcação pode ser usada para fazer a varredura de minas antes da passagem de um submarino nuclear, por exemplo.



O negócio da TideWise começou a virar depois que a empresa foi selecionada para um programa de inovação aberta na Bélgica, para o monitoramento de uma planta de geração de energia eólica off shore. A visibilidade do programa fez deslançar novos contratos no Brasil.

As três novas embarcações devem entrar em operação ao final do primeiro trimestre do ano que vem. Mas o plano é ter uma frota de oito robôs navegando até 2026.

— Queremos nos consolidar no Brasil, mas estamos mirando o mundo, principalmente o Atlântico Sul — diz Rafael.

Por se tratar de um negócio novo e que depende de autorizações de reguladores para operar, as operações ainda estão muito locais. — Há empresas como a nossa nos EUA, Europa e Austrália. Estão todos ainda no seu nicho, mas mirando o mundo — completa. A TideWise não pretende vender as embarcações — a não ser que obtenha contratos para a área de defesa. No campo civil, a ideia é construir e operar para terceiros. A empresa está construindo ainda um centro de monitoramento, a partir do qual irá processar os dados coletados nas missões.

Cinco metros

O USV Tuban tem 5 metros — pode ser transportado em um container de 20 pés ou mesmo dentro de um cargueiro como o C-390 da Embraer — e conta com uma plataforma para pouso e decolagem de drones, em um sistema em que os robôs conversam entre eles.

O casco do barco é produzido no Guarujá (SP), com motor da WEG, mas a montagem é feita na região portuária do Rio. As três primeiras embarcações são híbridas — diesel-elétrico. E a quarta será 100% elétrica, com capacidade para hidrogênio.

— A decisão do investimento foi muito fácil, dada a sinergia da TideWise com os nossos investidores no fundo, como Embraer, que está olhando tudo o que é tecnologia autônoma, seja terra, ar ou água, e a Agerio (Agência de Fomento do Rio) — diz Richard Zeiger, sócio da MSW Capital. O MultiCorp 2 captou R\$ 50 milhões até o momento e já realizou três outros investimentos: Automni, VoltBras e Speedbird Aero.

Até o fim do ano, a TideWise prevê captar mais R\$ 5 milhões com outros investidores. Desde a sua fundação, em 2019, a startup já investiu R\$ 30 milhões em pesquisa e desenvolvimento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REFORMA TRIBUTÁRIA: COMBUSTÍVEL FÓSSIL E MINERAÇÃO ESTÃO NA MIRA DO 'IMPOSTO DO PECADO', DIZ RELATOR

Eduardo Braga (MDB-AM) afirma que 'recursos naturais não renováveis devem ser taxados pelo Imposto Seletivo'; relator colocará trava na aplicação do imposto

Por Mariana Carneiro e Adriana Fernandes

BRASÍLIA - O relator da reforma tributária no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), afirmou nesta quinta-feira, 19, que os setores de mineração e os combustíveis fósseis poderão ser alvo do novo Imposto Seletivo, também chamado de "imposto do pecado", que sobretaxa produtos que fazem mal à saúde e ao meio ambiente.

Como antecipou o Estadão mais cedo, Braga decidiu retirar dessa lista o setor de energia elétrica. Em entrevista nesta quinta, ele confirmou a decisão.

“Energia (elétrica) não faz sentido ter Imposto Seletivo. Para telecomunicações, estamos avaliando. Combustível eu não tenho certeza, porque ele tem impacto no meio ambiente. Já energia, 92% da nossa matriz energética é limpa, é injusto com o consumidor”, afirmou Braga. “Na minha opinião, recursos naturais não renováveis devem ser taxados pelo Imposto Seletivo”.



Senador Eduardo Braga. Foto: MARCOS OLIVEIRA/AG. SENADO

Braga admitiu que está estudando uma forma de restringir a aplicação do Imposto Seletivo pelo governo federal, como desejam os senadores. Este é um pleito do setor privado, que vê o risco de esse imposto passar a ter fins arrecadatórios e não apenas regulatórios, como funciona hoje com bebidas e cigarros.

Como antecipou o Estadão, a CAE propôs que a aplicação do imposto e a fixação de alíquotas se dê por meio de lei complementar,

o que requer a aprovação de um quórum mais elevado de parlamentares tanto na Câmara quanto no Senado.

Braga afirmou que o regramento do novo imposto deve ser feito por lei complementar, mas a fixação de alíquotas, por lei ordinária.

“Toda preocupação que existe quanto à segurança jurídica (da taxação) ficaria em lei complementar, o que resolveria toda essa desconfiança (do setor produtivo). E deixaríamos em lei ordinária as alíquotas, pela dinâmica econômica, mas colocando que só têm validade no momento de conversão da lei”, afirmou Braga.

O desenho afastaria a hipótese de o governo lançar mão de um aumento no Imposto Seletivo a um setor por meio de uma Medida Provisória, com efeito imediato. Só após a aprovação da MP pelo Congresso é que a nova alíquota passaria a valer; obrigando, assim, o governo a requisitar a aprovação do Parlamento para sobretaxar determinada atividade.

O relator disse ser contra reduzir o prazo de transição total da reforma de 50 anos para 30 anos, como propôs a CAE. Segundo Braga, o intervalo alongado da mudança na tributação da origem (onde os produtos são fabricados) para ao destino de consumo das mercadorias e serviços serve para reduzir o impacto sobre os Estados que são grandes produtores. Amazonas, o Estado natal de Braga, é o que mais perde com a mudança no local de arrecadação.

“Eu não concordo (com a redução proposta); existem Estados que não suportariam essa redução de transição”, afirmou.

Fundo regional

O relator participou de reunião na CAE (Comissão de Assuntos Econômicos) do Senado, onde recebeu um documento com propostas para a reforma tributária. Em sua fala na comissão, Braga afirmou que o Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR), a ser criado para compensar o fim dos incentivos tributários via ICMS para atração de investimentos, deverá ser “robusto”.

O governo federal propôs que esse fundo receba aportes anuais de R\$ 40 bilhões a partir de 2033. Antes disso, ele seria capitalizado aos poucos, começando com R\$ 8 bilhões em 2029. Os Estados, no entanto, defendem que o valor alocado anualmente pela União no fundo seja de R\$ 75 bilhões a R\$ 80 bilhões. Braga sugeriu que deverá acolher o pedido dos Estados de elevar o valor do fundo, mas evitou cravar qual será o valor que incluirá em seu relatório.



“A partir de 2033, os incentivos serão orçamentários a partir do Fundo de Desenvolvimento Regional. Portanto, para as futuras gerações, será o FNDR o responsável pela redução das desigualdades econômicas e regionais. Por isso, esse fundo precisa ser robusto”, disse Braga. “Mas precisa ter fonte e ter uma posição negociada com o governo (federal).”

O relator afirmou também que vai prever em seu relatório os critérios de divisão dos recursos do fundo entre os Estados, um dos motivos da queixa dos governadores sobre a tramitação da reforma na Câmara. Ele defendeu que a repartição ocorra por meio de um critério híbrido, que misture renda per capita e outro modelo, ainda em discussão.

“As conversas estão acontecendo, o clima está melhorando, e eu estou mais otimista de que é possível (aprovar a reforma tributária)”, disse o relator.

Cronograma

Apesar da data marcada para a próxima terça-feira, 24, para a entrega de seu relatório, Braga admitiu que a data poderá ser novamente postergada para o dia 1º de novembro, uma vez que a reforma já tem 537 propostas de alteração no Senado e, só na última noite, entraram 145 novas.

O relator havia dito que uma primeira versão do texto seria apresentada ainda nesta quinta para o Ministério da Fazenda e líderes do Senado, mas não concluiu o trabalho.

“Tem uma sabatina marcada na próxima terça-feira e uma sessão do Congresso já está agendada, então (a entrega do relatório) ficaria para o dia 25 ou para o dia 1º. Não faz diferença, porque vai ser votado no dia 7 mesmo”, afirmou Braga.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/10/2023

RISCO GEOPOLÍTICO COM A GUERRA EM ISRAEL VIRA SEGUNDA MAIOR PREOCUPAÇÃO DO SISTEMA FINANCEIRO GLOBAL

Como reflexo do aumento das incertezas globais, gestores preveem crescimento menor da economia mundial e têm se tornado mais cautelosos com investimentos

Por Altamiro Silva Junior e Aline Bronzati

São Paulo e Nova York - A escalada da guerra entre Israel e o grupo terrorista Hamas fez o temor de piora geopolítica crescer no mercado financeiro mundial. Uma pesquisa do Bank of America (BofA), que ouviu quase 300 investidores e gestores globais, que cuidam de US\$ 736 bilhões, mostra que o risco geopolítico foi o que mais cresceu em outubro e já ocupa a segunda posição na lista de maiores preocupações dos agentes do mercado financeiro global. No topo da lista está a inflação alta e suas consequências para as taxas de juros.

O confronto no Oriente Médio teve até agora impacto limitado no mercado financeiro, com efeitos mais concentrados nas commodities, sobretudo petróleo e gás. Mas a preocupação na comunidade financeira tem crescido de forma disseminada, como pôde ser observado nas reuniões anuais do Fundo Monetário Internacional (FMI) e Banco Mundial, em Marrakesh, no Marrocos, na semana passada. Nos corredores e nas mesas das duas reuniões, a guerra no Oriente Médio dominou a agenda. Apesar de terem considerado prematuro mensurar impactos, os organismos admitiram que o conflito obscurece e adiciona mais uma incerteza ao cenário econômico.

“Os investidores estão muito receosos com a guerra. Ninguém sabe se vai escalar e quanto, sem contar o impacto nos juros nos Estados Unidos”, diz o executivo de um grande banco brasileiro, na condição de anonimato.

Riscos globais

Os maiores desafios para a economia mundial na visão de investidores e gestores (em %)

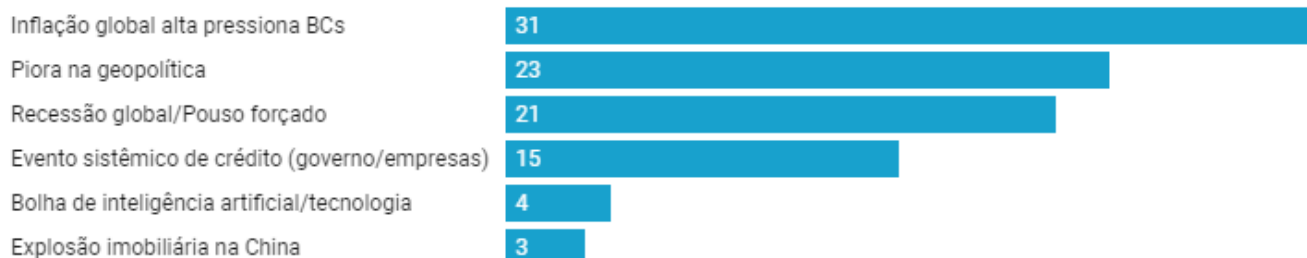


Chart: Estadão • Source: BofA Global Fund Manager Survey • [Get the data](#) • Created with [Datawrapper](#)

Nesse cenário com mais incerteza, a pesquisa do Bank of America, que ouviu gestores globais entre os dias 6 e 12 deste mês, ressalta que os investidores se tornaram mais pessimistas - 'bearish', no jargão do mercado financeiro. Como reflexo, aumentaram o volume de recursos em caixa e 50% dos entrevistados esperam um menor crescimento mundial.

“As tensões geopolíticas são identificadas pelas empresas como o maior risco para a economia global”, disse o analista da Oxford Economics, Jamie Thompson. Pesquisa este mês da consultoria concluiu que o sentimento empresarial se deteriorou na sequência do ataque do Hamas a Israel. “Empresários ficaram mais preocupados com os riscos de piora para a atividade econômica mundial”, ressalta o economista.



Foguetes lançados contra Israel, em meio a prédios destruídos na Cidade de Gaza Foto: Mohammed Dahman/AP

O alerta da Oxford Economics é que as incertezas estão se acumulando na economia mundial, colocando “nuvens no cenário”. A piora da situação no Oriente Médio vem se somar à guerra na Ucrânia, ao temor de piora da relação entre China e Taiwan e à inflação alta que não cede em vários países, fora a situação política nos Estados Unidos, sem presidente da Câmara, em Washington.

No Marrocos, o ministro da Fazenda brasileiro, Fernando Haddad, definiu o momento como uma “policrise”. Citado pela primeira vez em 1970, o termo foi popularizado pelo historiador britânico Adam Tooze, da Universidade de Columbia, para descrever a conjunção de múltiplas crises.

“Sabe-se que o potencial de causar danos é enorme, mas ainda não é possível saber a extensão pelo tempo decorrido. Qualquer que seja o cenário, vai ter algum impacto”, disse Haddad, em entrevista ao Broadcast na semana das reuniões anuais do FMI e do Banco Mundial, em Marrakesh.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/10/2023

NOVE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS NEGOCIAM REACTUAÇÃO DE CONTRATOS, DIZ GOVERNO

Possibilidade de renegociação sem necessidade de relicitação foi reconhecida pelo TCU em agosto; modelo é considerado mais vantajosa para o interesse público do que a relicitação

Por Luiz Araújo

BRASÍLIA - O Ministério dos Transportes contabiliza nove concessões rodoviárias em processo de repactuação contratual, resultado do movimento do Executivo para evitar a relicitação de ativos. Quatro estão em fase avançada, com propostas próximas à avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU). As outras cinco estão modelando os acordos, conforme balanço feito ao Estadão/Broadcast pela secretária de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

A possibilidade de renegociação de contratos sem necessidade de relicitação foi reconhecida pelo TCU em agosto deste ano. Por provocação do governo federal, o tribunal entendeu que a repactuação pode ser mais vantajosa para o interesse público do que a relicitação, uma vez que os processos tendem a ser demorados, comprometendo obras que atingem diretamente os usuários.

Antes mesmo da análise do TCU, o governo federal havia formado grupos de trabalho para analisar a repactuação de quatro concessões:

- ECO 101 (R-101/ES/BA)
- MSVIA (BR-163/MS)
- Arteris Fluminense (BR-101/RJ)
- ViaBahia (BR-116/324/BA e BA 526/528)

As três primeiras já estão com propostas entregues ao TCU, que será o responsável por realizar a análise a partir de critérios já definidos. Já a ViaBahia, segundo Viviane Esse, deve fazer a entrega ao TCU ainda este mês.



Expectativa inicial do ministro dos Transportes era de potencial acordo com 15 concessões com desequilíbrios contratuais identificados
Foto: Daniel Teixeira/Estadão

“Temos mais cinco em negociação, em modelagem para poder apresentar o projeto conforme prevê portaria”, informou Esse. Questionada sobre quais são essas concessionárias, a secretária disse que o ministério não poderá divulgar enquanto as empresas não protocolarem as propostas.

A portaria citada por Esse prevê que as propostas iniciais deverão ser entregues ao governo até 31 de dezembro deste ano. Depois disso, o governo terá 90 dias para analisar o pedido. Se aprovado, é encaminhado para o TCU, que tem mais 90 dias para analisar. Assim, os acordos podem ser alcançados já no meio do próximo ano.

A expectativa inicial do ministro dos Transportes, Renan Filho, era de potencial acordo com 15 concessões que têm desequilíbrios contratuais identificados. O volume não é consenso entre especialistas consultados pelo Estadão/Broadcast, que dizem que o cenário ainda é desafiador para as concessionárias e que nem todas terão potencial ou vontade para manter os ativos se adequando aos critérios estabelecidos pelo TCU.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/10/2023

PARA TENTAR SER ‘HUB’ DO COMÉRCIO GLOBAL, DUBAI PROMOVE PLATAFORMA NO BRASIL

World Logistics Passport reúne operações de exportação e importação

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Cristiane Barbieri

Em busca do próprio espaço na reconfiguração do comércio global no pós-pandemia, o governo de Dubai quer ampliar os negócios brasileiros na World Logistics Passport (WLP), plataforma que

pretende aumentar sua participação no fluxo mundial de importações e exportações. O sistema funciona como uma espécie de programa de fidelidade baseado em incentivos, com recompensas pelo maior número de operações de comércio internacional concentradas nele.



Porto de Jebel Ali, em Dubai. Governo do emirado quer ampliar negócios com brasileiros Foto: Hamad / Mohammed/Reuters

“A pandemia nos ensinou a lição importante de que devemos diversificar a dependência em relação a apenas um país”, afirma Mahmood Al Bastaki, gerente geral da WLP. “Nos próximos dez anos, a China não será mais o maior nem o único lugar de manufatura, ou pelo qual passa 85% do comércio no mundo.” Segundo ele, parte da natureza da WLP, que é multimodal, é diversificar as oportunidades

e dar acesso a novos mercados para empresas de todos os tamanhos.

Sistema já conta com cerca de 200 companhias, e quer mais

Em operação piloto no País desde 2020, o sistema já conta com cerca de 200 companhias e a intenção agora é alcançar novo porte. Apesar de não divulgar o volume financeiro comercializado no “hub” nacional, a WLP espera que as exportações brasileiras para os Emirados Árabes Unidos, em produtos como café, cacau e frutas, cresçam 5%. Nos produtos halal, aqueles permitidos aos consumidores muçulmanos, a expectativa é de 10% no aumento de exportações brasileiras.

“Temos relações diplomáticas muito boas com o Brasil e queremos agora incrementar o comércio internacional, com um lugar simples de fazer negócios, como Dubai”, diz ele, que visitará o País na próxima semana. “O Brasil é muito bom com as commodities que o mundo precisa e vamos ajudar com isso.”

Sem custo de adesão, o programa tem níveis de fidelidade – branco, prata, ouro e platina –, alcançados conforme o aumento do uso da plataforma. A proposta da WLP é que, além de aumentar o comércio da empresa, custos como portuários, de taxas de importação e exportação, e procedimentos burocráticos, caiam com seu maior uso. A intenção é avançar sobretudo no comércio no Hemisfério Sul.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/10/2023

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

SOB PRESSÃO, GOVERNO ANTECIPA EMENDA PARLAMENTAR PARA AM



Pagamento de R\$ 100 milhões se deve à estiagem que Estado sofre há algumas semanas e tem provocado a seca de rios da região

Por Renan Truffi e Fabio Murakawa — De Brasília

Wilson Lima: “O governo precisa decidir se, de fato, quer pavimentar a BR-319” — Foto: Divulgação



O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB), anunciou nessa quarta-feira (18) que o governo federal vai “antecipar” o pagamento de R\$ 100 milhões em emendas parlamentares para o Amazonas. Isso porque o Estado sofre há algumas semanas com uma estiagem que tem provocado a seca de rios da região. O anúncio foi feito depois que o Palácio do Planalto passou a ser pressionado pelos congressistas nos bastidores por mais recursos.

Na prática, as emendas ao Orçamento permitem que os parlamentares coloquem suas “digitais” em ações e obras emergenciais no Estado. A reclamação da bancada do Amazonas é que a articulação política do governo Luiz Inácio Lula da Silva não vem dando vazão às emendas destinadas pelo Congresso. Os R\$ 100 milhões em emendas farão parte de um pacote de ações maior, que vai totalizar R\$ 627 milhões em recursos para a região.

O anúncio foi feito pelo vice-presidente depois que ele comandou uma reunião justamente com os deputados, senadores e o governador do Amazonas, Wilson Lima (União Brasil). Também participaram do encontro os ministros da Casa Civil, Rui Costa, da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e do Meio Ambiente, Marina Silva, entre outros nomes.

Mas, antes mesmo de o encontro começar, os deputados do Estado admitiram mal-estar pela dificuldade na liberação dos valores federais. “Uma das razões também da reunião, sem dúvida, é a cobrança de que seja executado de forma mais séria a questão da liberação desses recursos [emergenciais] bem como também das nossas emendas parlamentares que também vêm no sentido de ajudar a mitigar essas ações”, cobrou o deputado Fausto Júnior (União-AM).

As negociações com as bancadas do Amazonas também evidenciaram o clima hostil entre os parlamentares da região e a ministra do Meio Ambiente, Marina Silva. Isso porque, como os rios do Estado estão perdendo navegabilidade, os olhos se voltaram para a obra da BR-319, estrada que está paralisada e os parlamentares veem como “alternativa” para escoar produtos da Zona Franca de Manaus e dos terminais portuários do Estado.

A repavimentação da rodovia em uma área de floresta, por outro lado, é considerada polêmica. Ambientalistas e acadêmicos apontam que a repavimentação dessa estrada, que liga Manaus a Porto Velho, pode contribuir para o aumento da grilagem, do desmatamento e dos incêndios florestais na região. Segundo interlocutores da área ambiental, isso pode agravar ainda mais a crise climática que atinge hoje a Amazônia.

A estrada, que liga as capitais de Amazonas e Rondônia, foi inaugurada em 1976, mas, por falta de manutenção, acabou sendo fechada no fim da década de 1980. O motivo é que a BR-319 atravessa a floresta amazônica e uma reserva extrativista, o que implica reflexos ambientais.

“É preciso que haja uma decisão política, é preciso que o governo federal decida se, de fato, quer pavimentar a BR-319 para que a gente possa encontrar um caminho para que ela possa exercer a sua função de garantir um direito que é básico do cidadão que é o direito de ir e vir”, cobrou o governador do Amazonas.

Lima disse que o governo do Amazonas está disposto a “cumprir” exigências ambientais e até transformar a BR-319 numa “rodovia verde”, mas diz que falta uma sinalização positiva da gestão Lula sobre o assunto.

O Valor apurou que, durante a reunião, parlamentares criticaram diretamente a ministra Marina Silva por sua suposta “letargia” em discutir uma solução para o impasse. Em resposta, Marina teria dobrado a aposta: lembrou que alguns dos parlamentares já foram governadores do Amazonas no passado e, mesmo assim, não tiraram a BR-319 do papel.

Marina não falou ao fim da reunião. Mas, no dia 4 de outubro, em visita a Manaus, ela afirmou que a repavimentação da estrada depende de “um processo técnico”. E lembrou que ficou 15 anos fora do cargo de ministra do Meio Ambiente, desde que deixou o governo Lula 2, e a obra não avançou.



Alckmin, por sua vez, disse que o governo criou um grupo de trabalho para discutir as obras da BR-319.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2023

NOVA PLATAFORMA ACELEROU LICENÇA DE 5 OBRAS, DIZ MINISTÉRIO

Pasta dos Transportes criou sistema para monitorar status e pendências em licenciamento de empreendimentos

Por Rafael Bitencourt — De Brasília

A fase de testes da plataforma criada pelo Ministério dos Transportes para monitorar status e pendências em licenciamento de empreendimentos ajudou a destravar, ao menos, cinco rodovias federais em processos analisados nos órgãos ambientais. Segundo o subsecretário de sustentabilidade da pasta, Clovis Benevides, o sistema foi lançado ontem, com a publicação da portaria no “Diário Oficial da União”. Até agora, são 336 empreendimentos cadastrados em diferentes etapas de estruturação aguardando liberação da licença.

A nova ferramenta - batizada de “Midas”, Monitoramento Integrado de Dados Socioambientais - será abastecida com informações dos órgãos federais de transportes envolvidos no licenciamento: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), para obras públicas em estradas federais, hidrovias e eclusas; Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em concessões de rodovias e ferrovias; e Infra S.A, obras públicas em ferrovias e estruturação de novos projetos.

Ao antecipar a publicação da portaria sobre o Midas ao Valor, Benevides informou que existia uma grande dificuldade de governança dos processos de licenciamento, tanto para mapear quais demandavam análises mais céleres dos órgãos ambientais, como para identificar medidas que poderiam ser tomadas pelo próprio governo para adiantar alguma tramitação.

As primeiras licenças ambientais liberadas a partir da organização das informações e interação com órgãos ambientais foram para as seguintes rodovias: BR-104/PE e BR-423/PE, junto ao órgão ambiental estadual; BR 153/TO, no trecho Porangatu - Anápolis, com emissão da nova LI; BR-158/MT, trecho da divisa MT/PA - Entroncamento BR-242 MT, com renovação da LI; BR-101/AL, nos trechos no lote 6, Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado em maio; e BR-230/PA e BR-422/PA, com emissão de LI que liberou as obras sobre a ponte do rio Xingu em 2023.

Benevides explicou que sabe da atual restrição de profissionais trabalhando nos órgãos licenciadores, além do aumento da demanda por análise. Ele espera que, além de trazer maior eficiência à gestão dos processos, com maior interação com os órgãos ambientais, a iniciativa desfaça a percepção de que o processo de licenciamento é o “vilão” dos atrasos de obras no país.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, reconheceu, em entrevista ao Valor, que a relação do setor com os órgãos ambientais se desgastou ao longo do tempo muito por culpa do enorme passivo ambiental que os empreendedores acumularam ao deixarem de cumprir condicionantes sociais ambientais definidas no processo de licenciamento.

A portaria ministerial do Midas saiu ontem, em conjunto com outro normativo do ministério que criou o primeiro grupo de trabalho para tratar de projetos com alto grau de complexidade no licenciamento. O primeiro empreendimento contemplado é a Ferrogrão, o megaprojeto ferroviário que promete derrubar o custo de escoamento da produção agrícola de Mato Grosso pelos portos do chamado Arco Norte, mas passa por terra indígena. O próximo da lista é a rodovia federal BR-319, que corta o Amazonas e é duramente criticada por ambientalistas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NORSUL E HAPAG-LLOYD CRIAM JV PARA CABOTAGEM DE CONTÊINERES NO BRASIL

Por Danilo Oliveira *NAVEGAÇÃO 19/10/2023 - 14:07*



Arquivo/Divulgação Norsul

'Norcoast' oferecerá logística integrada, com serviços de cabotagem e feeder, a partir do 1º trimestre de 2024. Inicialmente, serão afretados 4 navios, com capacidade média de 3.500 TEUs

A Norsul e a alemã Hapag-Lloyd oficializaram uma joint venture, denominada Norcoast. A nova empresa, com 50% de participação de cada companhia, vai realizar o transporte de cabotagem de contêineres na costa brasileira, por meio de serviços independentes

integrados. As operações estão previstas para o primeiro trimestre de 2024, inicialmente com 4 navios com capacidade média de 3.500 TEUs. A outorga foi concedida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), na última quarta-feira (18).

A Norcoast pretende oferecer serviços de cabotagem e feeder de contêineres nos portos brasileiros. A nova joint venture será liderada por Gustavo Paschoa, presidente da Norcoast, que possui experiência no setor de transporte e logística brasileiro, com passagens em cargos de gestão sênior na Norsul, Damco, DSV e Penske Logistics.

A Norsul acredita que entrar em parceria com um player global acelera o crescimento e eficiência operacional da gestão desse negócio. Para a empresa brasileira, o crescimento em termos de operação se dará num mercado de contêineres que cresce de forma mais acelerada do que o próprio mercado core business da Norsul, que atualmente é mais focado em granel seco e líquido.

O diretor administrativo financeiro da Norsul, Rodrigo Cuesta, explicou que a nova operação vem de um projeto estratégico da Norsul de crescimento e diversificação na cabotagem no Brasil, passando a atuar agora, por meio da parceria, em operações de contêiner, segmento que não atuava anteriormente. "A ideia é ter de início mais 4 embarcações de bandeira brasileira, entrando já com porte relativamente grande para servir a uma demanda que entendemos que cresce bastante nos últimos anos e vai continuar crescendo", disse Cuesta em entrevista à Portos e Navios.

Atualmente, as três principais empresas que operam contêineres na cabotagem brasileira estão associadas a grandes armadores globais: Aliança (Maersk), Mercosul Line (CMA CGM) e Log-In (MSC). Cuesta destacou que a Norcoast nasce com o controle de uma empresa brasileira, em conjunto com uma empresa de capital estrangeiro, unindo a expertise da Norsul no mercado nacional ao conhecimento específico e do mercado de contêineres da operadora estrangeira. A Norsul, empresa brasileira de navegação e integração logística com sede no Rio de Janeiro, possui 60 anos de experiência em cabotagem no Brasil.

A Hapag-Lloyd é um dos maiores armadores de longo curso globais, com uma frota de 258 porta-contêineres e uma capacidade total de transporte de 1,9 milhão de TEUs. O diretor-geral da Hapag-Lloyd na América Latina, Andrés Kulka, destacou que a Norcoast oferecerá logística integrada e soluções eficientes para seus clientes, aproveitando a crescente demanda do mercado de cabotagem brasileiro. "O setor brasileiro de transporte costeiro está em constante crescimento e movimentou mais de 1,2 milhão de TEU em 2022", disse Kulka, em nota.

O diretor-presidente da Norsul, Angelo Baroncini, declarou que a Norcoast promoverá maior acesso e capacidade adicional para que mais empresas utilizem a cabotagem de contêiner como meio de transporte, com presença nos maiores portos do Brasil. O diretor administrativo financeiro da empresa acrescentou que a Norsul olha o mercado de contêineres há bastante tempo e estuda profundamente os serviços porta a porta, que envolvem a navegação e a logística terrestre, assim como o modal rodoviário acoplado à cabotagem. “Fizemos estudos e rodamos vários cenários de crescimento demanda, espaço de mercado e entendemos que o mercado ainda estava carente e havia espaço para uma solução nova”, afirmou Cuesta.

Cuesta contou que a parceria vem sendo gestada há bastante tempo e que o interesse dos parceiros em entrar no mercado de cabotagem é anterior à Lei 14.301/2022 (BR do Mar). Ele ponderou que a participação da Norcoast no mercado brasileiro, de alguma forma, tem impulso da nova lei, que ainda possui dispositivos a serem regulamentados. Ele lembrou que, no final de 2021, houve uma alteração da Lei 9.432/1997 que possibilitou o aumento da flexibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras.

O pedido da Norcoast para operar como empresa brasileira de navegação (EBN) foi aprovado pela diretoria da Antaq, após passar pelas gerências de regulação e de outorga da autarquia. A parceria entre as duas empresas foi aprovada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) em agosto passado. Com a aprovação da Antaq, a expectativa é que os processos de contratação sejam acelerados.

Cuesta adiantou que um navio já foi afretado e outros três estão pré-acordados e devem estar disponíveis em janeiro de 2024 ou no final de 2023, dependendo da velocidade do registro dos navios junto às autoridades brasileiras e da contratação da tripulação. “Os contratos estavam pendentes por conta dessa formalização. Agora, haverá a aceleração na frente comercial. Já temos conversas realizadas entre o time da Norcoast e os clientes”, explicou.

Cuesta disse que a expectativa da participação de uma nova empresa nesse mercado é positiva e deverá ser importante para competitividade e eficiência dos serviços. Ele acrescentou que a atividade no Brasil vem crescendo, em média, mais de 2 dígitos nos últimos 10 anos. “Achamos que há espaço para um 'quarto player'. A ideia é aumentar a oferta e a competitividade do setor, o que entendemos ser objetivo em comum das empresas que estão atuando”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023

SÃO FRANCISCO DO SUL DISCUTE APROFUNDAMENTO DO CANAL EXTERNO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18/10/2023 - 21:49



Arquivo/Divulgação

Diretor do porto público destacou que hoje existem em torno de R\$ 2 bilhões investidos pela iniciativa privada na região da Baía da Babitonga

O diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Elias, afirmou que garantir a manutenção dos parâmetros atuais de profundidade é o objetivo inicial, mas existem esforços de diferentes agentes para viabilizar novos patamares de navegabilidade na área de influência do complexo, que concentra aproximadamente 60% da movimentação portuária de Santa Catarina. Elias destacou que a primeira medida adotada pela autoridade portuária este ano foi estabelecer um contrato que permite controlar e planejar a necessidade das obras de dragagem de manutenção.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 175/2023
Página 58 de 58
Data: 19/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

"Estamos planejando, para o início de 2024, antecipar a dragagem de manutenção para assegurar a condição atual que é essencial. E, num segundo momento, estamos discutindo a dragagem de aprofundamento do canal externo", detalhou Elias, na última terça-feira (17), durante painel do IV Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), em Brasília (DF).

O planejamento da autoridade portuária prevê a contratação de um estudo de viabilidade para a conclusão da obra de aprofundamento e alargamento do canal externo. Segundo Elias, o objetivo é atingir 16 metros de profundidade do acesso aquaviário externo. Ele disse que o complexo está na iminência de obter licença ambiental de instalação (LI) e buscará viabilizar a financiabilidade de obras de alargamento do canal. O executivo estima que, conseguindo os recursos necessários, a obra poderá ser executada em 2024 e durar em torno de 10 meses.

Elias contou que o governo do estado, o Porto Itapoá e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos (SNPTA/MPor) discutem quais podem ser as fontes adequadas para financiar essa obra. "É uma obra que o porto organizado não tem condições de sustentar com receita própria. A receita arrecadada com tabela 1 assegura recursos suficientes para manutenção, mas não para esse investimento", ponderou.

Ele destacou que hoje existem em torno de R\$ 2 bilhões investidos pela iniciativa privada na região da Baía da Babitonga. Elias citou o arrendatário Tesc, que concluiu este ano o investimento para complexo de R\$ 250 milhões iniciando operação de grãos. Além disso, existe um outro terminal de uso privado (TUP) sendo construído ao lado do porto. "É importante fazer o planejamento adequado para, num segundo momento, após alargamento do canal externo, fazermos também o aprofundamento para cota de 16m do canal interno [até a dársena do porto público]", projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 19/10/2023