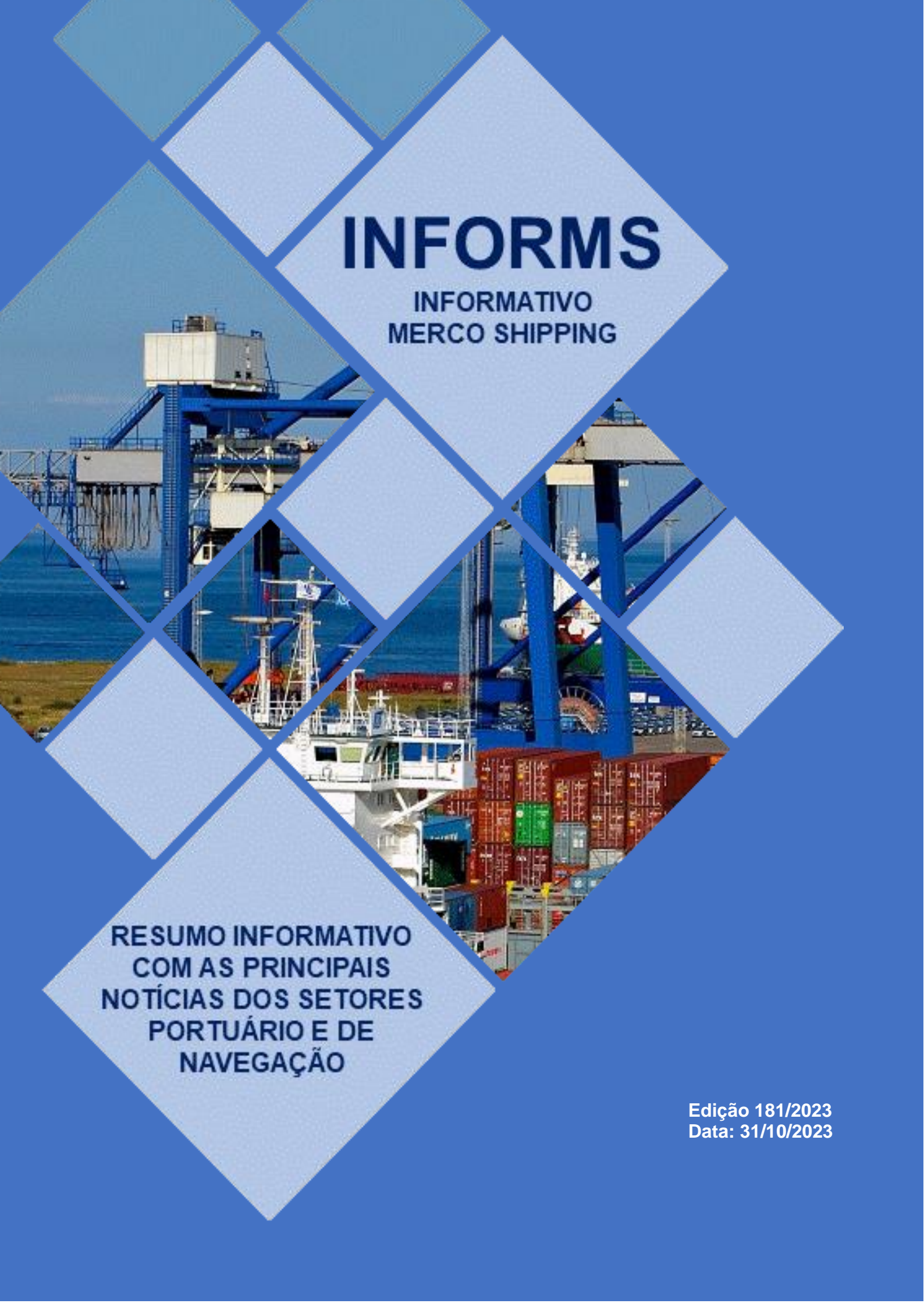


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 195/2023
Data: 28/11/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ÁREAS PARA LEILÃO AINDA ESTÃO SEM DEFINIÇÃO NO PORTO DE SANTOS	4
PLANEJADORA DE NAVIOS, FUNÇÃO ESSENCIAL NO PORTO DE SANTOS	5
GRUPO CESARI INAUGURA TERMINAL LOGÍSTICO NO PARÁ	6
DIA NACIONAL DA AMAZÔNIA AZUL	7
HOVE CRESCIMENTO DA ADVOCACIA NO DIREITO MARÍTIMO, DIZ ADVOGADO DE SANTOS.....	8
DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS DEIXARÁ CARGO.....	9
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	10
PRIVATIZAÇÃO DA LUBNOR: PETROBRAS CANCELA VENDA, DE US\$ 34 MI.....	10
INDÚSTRIA DOS QUATROS PAÍSES DO MERCOSUL DEFINEM PRIORIDADES PARA O BLOCO	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	15
PRORROGADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	15
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	16
“VAMOS TRABALHAR DE MANEIRA COLETIVA PARA ALAVANCAR INVESTIMENTOS NO BRASIL”.....	16
COP28 - AO LADO DO PRESIDENTE LULA, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO CUMPRE AGENDA EM DUBAI E LEVA PROJETOS SUSTENTÁVEIS PARA PORTOS E AEROPORTOS	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	18
RODOVIAS - RENAN FILHO ASSINA CONVÊNIO PARA RECUPERAR RODOVIAS DE ALAGOAS E ANUNCIA FAIXA ADICIONAL PARA LIBERAR TRÁFEGO NA BR-101/AL	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – HIDROGÊNIO VERDE E A PARCERIA EUROPEIA.....	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
Paraná	20
Sobre-estadia 1	20
Sobre-estadia 2	20
Sobre-estadia 3	20
Cocaína.....	20
NACIONAL - NA ARÁBIA SAUDITA, MINISTROS BUSCAM INVESTIDORES PARA O SETOR DE INFRAESTRUTURA	20
NACIONAL - PL QUE REGULAMENTA PRATICAGEM SERÁ VOTADO HOJE NO SENADO.....	22
REGIÃO SUL - COMPLEXO DE PORTO ALEGRE RETOMA OPERAÇÕES APÓS CINCO DIAS.....	22
REGIÃO SUL - COMPANHIAS AÉREAS ANUNCIAM 500 ROTAS EXTRAS EM SC DURANTE O VERÃO.....	23
REGIÃO NORDESTE - UNIÃO EUROPEIA VAI APOIAR CONSTRUÇÃO DE USINA DE HIDROGÊNIO VERDE NO PIAUÍ.....	24
REGIÃO NORDESTE - MINISTRO DOS TRANSPORTES ASSINA CONVÊNIO PARA RECUPERAR RODOVIAS DE ALAGOAS.....	25
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - COMO É CARO VOAR NA AMAZÔNIA.....	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
BTP COMPLETA 10 ANOS DE OPERAÇÕES E MIRA NA EXTENSÃO DA SUA CONCESSÃO NO PORTO DE SANTOS.....	27
SECA EM MANAUS LEVOU SANTOS BRASIL A ESTUDAR NOVO SERVIÇO COM BALSAS EM VILA DO CONDE.....	29
SUZANO INICIA TESTES COM CAMINHÃO AUTÔNOMO PARA A MOVIMENTAÇÃO DE CELULOSE NO PORTO DO ITAQUI	30
NESTA TERÇA (28), ÁREAS DO PORTO DE SANTOS TERÃO DESLIGAMENTO DE ENERGIA	30
MAERSK E GOLDWIND ASSINAM ACORDO PARA METANOL VERDE	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	32
DESONERAÇÃO DA FOLHA: FRENTES PARLAMENTARES AFIRMAM TER MAIORIA PARA DERRUBADA DO VETO	32
CÂMARA ANALISA HOJE PROJETO QUE AUMENTA CUSTOS DO SETOR ELÉTRICO EM R\$ 28 BILHÕES	33
GOVERNO FEDERAL TEM SUPERÁVIT DE R\$ 18,3 BILHÕES EM OUTUBRO.....	34
GOVERNO TENTA INSTALAR AMANHÃ COMISSÃO DE MP DE HADDAD QUE PODE RENDER R\$ 35 BI.....	35
EXPLORAÇÃO DE POTÁSSIO NO BRASIL É Pauta de Debate na CI	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	37
PETROBRAS RESCINDE CONTRATO E ‘REESTATIZA’ REFINARIA NO CEARÁ; COMPRADORA VAI PEDIR INDENIZAÇÃO.....	37
GREVE DO METRÔ NÃO VAI INTERROMPER PLANO DE PRIVATIZAÇÕES EM SP, DIZ TARCÍSIO.....	39
NINGUÉM ESTÁ FALANDO EM REVISAR GASTO PARA TER SUPERÁVIT, MAS DE TER GASTO EFICIENTE, DIZ TEBET	40



VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
PERFIN PLANEJA LEVANTAR R\$ 2 BI PARA INVESTIR EM INFRAESTRUTURA.....	41
NO MEIO DO CAMINHO	43
ESTADO É PONTO CENTRAL DO PIB DO CONE SUL	45
CASTRO RECREIA SECRETARIA DE SEGURANÇA NO RIO, EXTINTA POR WITZEL EM 2019.....	46
ESTILO DE RUI COSTA CRIA ATRITOS E PODE LEVÁ-LO A MUDAR DE CARGO	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	50
PETROBRAS DESISTE DA VENDA DE REFINARIA NO CEARÁ	50
ATP É A PRIMEIRA ENTIDADE DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO A RECEBER SELO DA GREAT PLACE TO WORK	51
PIRATAS DOS RIOS CAUSAM PREJUÍZOS DE MAIS DE R\$ 100 MILHÕES POR ANO	52
POOL GLOBAL DE CONTÊINERES TERÁ DOIS ANOS CONSECUTIVOS DE DECLÍNIO	53
ESTADOS E MUNICÍPIOS RECEBEM ROYALTIES REFERENTES A SETEMBRO	53
DRAGA "UTRECHT" CHEGA AO PORTO DO RIO GRANDE PARA INICIAR A SEGUNDA ETAPA DA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO CANAL DE ACESSO.....	54
AGÊNCIA MARÍTIMA DA WILSON SONS ALCANÇA 2 MILHÕES DE HORAS SEM ACIDENTES COM AFASTAMENTO.....	55
MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS MINERAIS NO TUP ENSEADA ATINGE 2 MILHÕES DE TONELADAS	55
MARINHA VÊ AMEAÇA À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NO SUBSTITUTIVO APROVADO PARA PRATICAGEM	56
PORTO DE TUBARÃO RECEBE VIAGEM INAUGURAL DO 'BERGE OLYMPUS'	57
PRÊMIO ANTAQ CONDECORA 39 EMPRESAS E TRABALHOS VOLTADOS AO SETOR AQUAVIÁRIO	58
INVESTIMENTO DA PETROBRAS DEVE CRIAR 1,4 MILHÃO DE EMPREGOS EM 5 ANOS	60
COMPLEXO DO PECÉM FECHA CONTRATO PARA EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO PARA A CHINA	62
PLANO ESTRATÉGICO DA PETROBRAS PREVÊ INVESTIMENTOS DE US\$ 102 BILHÕES	63
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	64
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	64



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ÁREAS PARA LEILÃO AINDA ESTÃO SEM DEFINIÇÃO NO PORTO DE SANTOS

STS08 e STS10, na Margem Direita, são estudadas

Por: *Ted Sartori*



Com mais de 600 metros quadrados no Saboó, a STS10 armazenaria contêineres, mas pode receber ainda um novo terminal de cruzeiros Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

As áreas STS08 e STS10, ambas localizadas na Margem Direita do Porto de Santos, encontram-se em diferentes estágios com relação aos leilões pretendidos para elas.

A STS08 foi retirada da sessão pública de pregão para reavaliar a modelagem, tendo em vista não ter havido entrega de propostas. Ela fica na região da Alemoa, possui 168.324 metros quadrados (m²) e está destinada

à movimentação e armazenagem de grânéis líquidos e gasosos - no caso do primeiro, especialmente combustíveis. Estima-se, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, investimento de R\$ 261 milhões.

Já com relação à STS10, de acordo com nota do Ministério, os estudos de viabilidade passaram por audiência e consulta pública. Posteriormente, houve análise do Tribunal de Contas da União (TCU) e, atualmente, encontram-se em alinhamento com a Autoridade Portuária de Santos (APS) para "posterior prosseguimento de projeto".

Com 601.102 m², a STS10 fica na região do Saboó e a destinação será para armazenagem de carga containerizada. Estima-se, de acordo com o Ministério, um aporte de aproximadamente R\$ 3,3 bilhões.

APS informou, em nota, que está desenvolvendo estudos, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a respeito da demanda atual de contêineres e líquidos a granel do Porto de Santos para, então, definir os escopos dos leilões para a STS08 e a STS10.

A STS08, na Alemoa, seria destinada para a movimentação de grânéis Foto: *Divulgação*

Terminal de passageiros

No início de setembro, o presidente da APS, Anderson Pomini, chegou a declarar em A Tribuna que a área STS10 seria um pouco menor, pois o novo formato deverá atender às necessidades de permanência da Ecoporto, com espaço para abrigar navios de cruzeiro.

O motivo é que há a intenção de se transferir o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais e com contrato válido até 2038, para a área dos antigos armazéns 1, 2 e 3, ao lado do futuro Parque Valongo.

A projeção é que o equipamento seja construído em cinco anos, assim que as autoridades derem sinal verde ao empreendimento. O orçamento estimado é de R\$ 1,4 bilhão.



O STS10 está incluído na meta de clusterização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos.

Em junho, a APS chegou a informar que estudava a possibilidade de um leilão parcial da área. Contudo, a decisão cabe ao Ministério de Portos e Aeroportos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/11/2023

PLANEJADORA DE NAVIOS, FUNÇÃO ESSENCIAL NO PORTO DE SANTOS

A Tribuna entrevistou uma profissional com 16 anos de experiência, que trabalha na BTP

Por: Ted Sartori



Natalia Puime é exemplo da importância da mulher no cais santista Foto: Divulgação/BTP

Planejar é um verbo que Natalia de Abreu Puime, de 35 anos, conjuga todos os dias. O motivo é que ela, há 16 anos na área portuária, trabalhou quatro como planejadora de pátio na Brasil Terminal Portuário (BTP), onde está desde 2015 e iniciou como analista de pátio. Há um ano, passou a exercer a atividade em navio na empresa, que completa 10 anos hoje.

O planejador é o profissional responsável por todo o processo logístico dentro de um terminal de contêineres, em relação ao sequenciamento de embarque. “A função, tanto de pátio quanto de navio, é extremamente importante para o setor portuário. A operação em um terminal é dinâmica e o planejamento é essencial para a eficiência logística e a segurança”, afirma ela.

O interesse pela área portuária começou quando Natalia era criança. A planejadora sempre morou perto do Porto e ouvia o som dos equipamentos. “Sempre tive curiosidade de conhecer a operação portuária de perto. Comecei como aprendiz e, por coincidência, a empresa era do ramo portuário. Fiquei apaixonada pela área. A BTP é o terceiro terminal portuário no qual eu trabalho”, relembra.

Diferenças

O planejador de pátio (yard planner, em inglês) é o profissional que analisa e planeja o posicionamento e a movimentação dos contêineres dentro do terminal considerando todas as atividades operacionais envolvidas e os critérios de armazenagem de cada tipo de carga em busca da melhor eficiência operacional.

“É um trabalho que exige muita atenção. É preciso armazenar as cargas da melhor forma para atender as atividades de gate, armazém, embarque e desembarque com um cuidado especial pela segurança do processo e das pessoas envolvidas na operação”, explica Natalia.

Já o planejador de navio (ship/vessel planner, em inglês) tem a responsabilidade de planejar como os contêineres serão acomodados com segurança nos navios, zelando pela melhor operação logística de embarque e desembarque de cargas. É um planejamento que precisa considerar a operação de cais e a ocupação do pátio quando o navio estará em operação.

“Deve-se também pensar no futuro, planejar pensando nos próximos navios e nas próximas demandas. Mesmo com toda a tecnologia envolvida nos processos portuários, a visão e o conhecimento operacional do planejador são fundamentais para um bom resultado operacional”, observa.

Formação

Natalia afirma que as profissões desempenhadas por ela são extremamente importantes para a operação e continuarão sendo.

“O futuro da profissão pode ser bastante favorável com o crescimento do comércio internacional e marítimo. É provável que aumentem os processos em prol da sustentabilidade das operações e inovações tecnológicas”.

Os desafios, segundo ela, estão no fato de se adaptar rapidamente aos cenários, manter o foco na eficiência e estar atento à segurança. Não há uma faculdade específica para formar planejadores de pátio e navio.

“Aprende-se muito na prática. Entendo que, para ser um planejador, precisamos de formação acadêmica, conhecimento da língua inglesa e, acima de tudo, vontade de aprender. Cursos específicos de planejamento de pátio e navio também são muito importantes”, recomenda. “Todos os dias são diferentes e especiais”, emenda. Com tudo planejado, melhor ainda.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/11/2023

GRUPO CESARI INAUGURA TERMINAL LOGÍSTICO NO PARÁ

Novas instalações têm 340 mil metros quadrados e capacidade para armazenar 400 mil toneladas de produtos diversos

Por: Redação



O novo terminal tem 340 mil metros quadrados e capacidade para armazenar 400 mil toneladas de produtos minerários, químicos, petroquímicos e cargas gerais Foto: Divulgação/Cesari

O Grupo Cesari, que tem sede em Cubatão, inaugurou, na última quinta-feira, uma base logística em Barcarena (Pará). O novo terminal tem 340 mil metros quadrados e capacidade para armazenar 400 mil toneladas de produtos minerários, químicos, petroquímicos e cargas gerais.

Localizado no polo industrial de Barcarena, a 1,5 km do Porto de Vila do Conde, no Pará, um dos mais movimentados do País, o terminal é um ponto crucial para o transporte marítimo e a logística nacional e internacional.

Na ocasião, o grupo apresentou mais projetos planejados para investimento na base. Destacam-se a área retroporto, com 106 mil metros quadrados, e um pátio de 33 mil metros quadrados.

A inauguração dessa base em Barcarena fortalece a posição estratégica do Grupo Cesari no mercado logístico e promove o desenvolvimento econômico local, gerando cerca de 300 empregos diretos. “Esse projeto reflete o compromisso do Grupo Cesari com a inovação, sustentabilidade e progresso social”, disse a empresa, em nota.

Quem é

O Grupo Cesari é composto por 10 empresas que atuam nos segmentos de transporte e manuseio de produtos químicos, terminais para armazenamento de produtos, beneficiamento de fertilizantes e limpeza e manutenção de containers.

A sede do grupo, em Cubatão, fica em uma área com mais de 2 milhões de metros quadrados. Além disso, possui 19 bases localizadas estrategicamente em todo o Brasil para oferecer soluções logísticas aos clientes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/11/2023

DIA NACIONAL DA AMAZÔNIA AZUL

Pelas rotas marítimas da “Amazônia Azul”, se realizam 95% do comércio internacional

Por: *Eliane Octaviano Martins*



Pelas rotas marítimas da “Amazônia Azul”, se realizam 95% do comércio internacional Foto: Reprodução

Em 16 de novembro é celebrado o Dia Nacional da Amazônia Azul. Instituída pela Lei Nº 13.187/2015, a data foi escolhida em homenagem à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III (CNUDM III), que entrou em vigor em 16 de novembro de 1994. Ratificada por 118 países, a convenção definiu, dentre outros temas, as extensões do mar territorial, da zona contígua, da zona econômica exclusiva e da plataforma continental.

A expressão “Amazônia Azul” foi consagrada pela Marinha do Brasil considerando a existência de duas amazônias: a “Amazônia Verde” e a “Amazônia Azul”, para se referir ao território marítimo que abrange a extensão 3,6 milhões de km², comparável à da superfície da floresta amazônica no País. A “Amazônia Azul” equivale a 67% do nosso território terrestre, com dimensão e biodiversidade semelhantes a “Amazônia Verde”.

No Brasil, os limites e extensão das zonas marítimas seguem os preceitos da CNUDM III e são instituídos pela Lei 8.617/93. O território marítimo brasileiro abrange as zonas marítimas nas quais exerce sua soberania e jurisdição nacional as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva (ZEE) e a plataforma continental (PC).

A área compreendida pela extensão do Mar Territorial brasileiro (12 milhas), somada à ZEE (188 milhas) e à extensão da Plataforma Continental, é chamada de “Amazônia Azul”. O Brasil pleiteia junto à Organização das Nações Unidas estender sua plataforma continental, aumentando em mais de 50% a área do território nacional

O Dia Nacional da Amazônia Azul é uma importante data para lembrarmos o que ela representa para o Brasil e a importância da preservação da zona marítima brasileira.

Pelas rotas marítimas da “Amazônia Azul”, se realizam 95% do comércio internacional. Ela é responsável pela produção de 97% do petróleo nacional, 80% do gás natural e 45% do pescado brasileiro e é constituída por incontáveis recursos vivos, minerais e sítios ambientais, com a existência de estratégicos portos, centros industriais e de energia, recursos estratégicos e fundamentais à própria sobrevivência das nações.

A “Amazônia Azul” é patrimônio nacional de extrema relevância, a ser fiscalizado, protegido, preservado e explorado com sustentabilidade

Considerando a importância da “Amazônia Azul”, é indispensável destacar a atuação da Marinha do Brasil, que vem investindo na modernização e qualificação do poder naval para fiscalizar e proteger de forma eficiente o nosso território marítimo. Ademais, utilizando-se da oceanografia e da oceanopolítica e da implementação de uma série de programas, a Marinha vem assumindo importante função para a conscientização da população brasileira sobre a importância do território marítimo brasileiro. A força naval da Marinha tem consolidado cada dia mais a soberania político-estratégica na “Amazônia Azul”, fiscalizando e garantindo a segurança e os recursos naturais.

Destaca-se, portanto, a necessidade de o Brasil investir em políticas de fiscalização, gestão de riscos, efetivo aproveitamento dos recursos, em pesquisas, e na implementação de que possibilitem e viabilizem a efetiva exploração sustentável da indústria marítima e dos recursos naturais.



Que o Brasil proceda ao uso, exploração e fiscalização do mar de forma eficiente e estratégica, consagrando-se paradigma internacional de excelência.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/11/2023

HOUVE CRESCIMENTO DA ADVOCACIA NO DIREITO MARÍTIMO, DIZ ADVOGADO DE SANTOS

Thiago Miller é presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-SP

Por: Ted Sartori

Advogado Thiago Miller é especialista na área Foto: Vanessa Rodrigues/AT/Arquivo

A presença do Direito Marítimo tem sido cada vez mais exigida no ambiente portuário. A intenção tem sido oferecer agilidade aos trâmites e segurança jurídica nas decisões envolvendo o setor. A criação do Núcleo de Justiça 4.0 do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP), totalmente on-line e envolvendo não apenas o Direito Marítimo, mas também Portuário e Aduaneiro, faz parte disso. Para falar sobre o assunto, A Tribuna conversou com o advogado Thiago Miller, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller, de Santos, e presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB-SP, um antigo defensor da criação desse Núcleo de Justiça.

O que envolve o Direito Marítimo? Qual a importância?

O Direito Marítimo disciplina, primeiramente, o contrato de transporte das mercadorias, a relação carga versus navio, refletido no conhecimento de transporte, bill of lading. Depois, a exploração do navio, disciplinada pelo contrato de afretamento da embarcação, charter party. Em terceiro, os incidentes da navegação, conhecidos pelos sinistros (acidentes), que podem ocorrer entre embarcações, entre embarcações e instalações portuárias e com a carga (faltas e avarias). Essas são as três principais relações que envolvem o Direito Marítimo, mas há outras, como as relações comerciais do navio com os seus fornecedores, portos e terminais, com algumas regras próprias como as responsabilidades e direito sobre o navio. O transporte marítimo representa, no Brasil, 90% das trocas comerciais exteriores, isto é, do que é importado e exportado pelo País. Isso revela a importância deste modal e o direito que regula essa atividade. No mundo, o transporte marítimo representa 80% das trocas comerciais, o que também é muito significativo.

O que representa atualmente o Direito Marítimo para a advocacia?

Quais são as principais conquistas? O Direito Marítimo sempre foi um nicho restrito de atuação, não apenas pela singularidade da matéria, mas principalmente pela dinâmica da contratação dos profissionais, concentrada nos representantes de P&I (Proteção e Indenização). Com o incremento do comércio exterior pelo Brasil – que ainda tem participação (1%) minúscula no comércio mundial –, com o aparecimento e consolidação dos agentes de cargas. Com a privatização das operações portuárias no País (1993), houve um crescimento de campo para a advocacia, envolvendo o Direito Portuário e Aduaneiro, além do Marítimo. Dentro deste contexto, é importante citar a criação (2001) da Agência Reguladora setorial, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), que em 2017, editou a Resolução nº 18, regulando o transporte marítimo de mercadorias. Do ponto de vista econômico da profissão, esse alargamento do campo de trabalho é uma conquista, pois arejou e renovou o próprio Direito Marítimo no Brasil, que tem características próprias. O País não é signatário de convenções internacionais que regulam o transporte internacional marítimo de mercadorias. A conquista recente que merece destaque é justamente a criação de uma vara especializada, no Estado de São Paulo, para analisar e julgar as ações judiciais que envolvam disputas marítimas e portuárias.

O Direito Marítimo não tem uma cadeira nas universidades. Está mais do que na hora de ele ocupar um maior espaço no ensino? O que falta para isso?

O que tem sido feito para que isso aconteça? De fato, não há no curso de direito uma cadeira de Direito Marítimo. Em Santos, as universidades dedicam uma parte da grade curricular (Direito Comercial) para o Direito Marítimo, mas é uma noção muito básica, que não prepara ninguém para

advogar na área. Na verdade, o caminho para quem pretende se aprofundar e trabalhar na área é a pós-graduação, cuja oferta tem crescido, especialmente nas regiões portuárias, como Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Itajaí.

Como tem funcionado o trabalho da OAB no Direito Marítimo? Como Santos está enquadrada nesse processo? É pioneira?

A OAB Santos foi pioneira em dedicar uma Comissão especializada na temática marítimo-portuária. Em 2007, fui convidado a presidir a primeira Comissão sobre o tema. Hoje praticamente todas as seções estaduais da OAB possuem uma comissão dedicada; que há 11 anos realizam um congresso anual e nacional sobre a temática marítima, portuária e aduaneira. Recentemente, na presidência da Comissão estadual OAB SP de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro tive a felicidade de dar impulso a criação de uma Vara especializada para o Estado de São Paulo, que funcionará a partir da cidade de Santos.

No que a criação do Núcleo de Estudos sobre Direito Marítimo foi importante para o desenvolvimento da área?

O Núcleo de Estudos, coordenado pelo doutor (juiz) Frederico Messias, criado pela Escola Paulista de Magistratura (EPM), do Tribunal de Justiça de São Paulo, foi um parceiro na realização do sonho de ter uma Vara especializada em Direito Marítimo e Portuário. O núcleo vem desempenhando um importante papel na promoção de debates e estudo do tema para os magistrados interessados nesse aprofundamento. Isso contribui e confere qualidade à prestação jurisdicional em uma área economicamente relevante para o País.

E a implementação do Núcleo de Justiça 4.0 Direito Marítimo no que será importante para a área? Por enquanto é só o que funcionará a partir de amanhã, mas será que ele não pode influenciar a criação de outros pelo País, levando em conta a existência de vários outros portos?

O Núcleo de Justiça 4.0 é a concretização de um sonho para todos os maritimistas. Como se trata de uma matéria que tem regras e dinâmicas próprias, que não faz parte das grades curriculares das principais universidades, demanda especialização. Contar com um Núcleo especializado trará segurança jurídicas às partes envolvidas nessa atividade, e temas complexos serão tratados por magistrados que tem se dedicado ao estudo da matéria; o que também trará celeridade aos processos. A criação do Núcleo já está incentivando outras iniciativas. Tenho colaborado com colegas de outros estados, subsidiando-os com o nosso trabalho, para que possam pleitear a criação de núcleos em seus estados.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/11/2023

DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS DEIXARÁ CARGO

Outras mudanças também poderão ocorrer para cumprir metas e determinações do ministério de Portos e Aeroportos

Por: Bárbara Farias



Bernadete Bacellar deixará comando da Diretoria de Administração e Finanças da APS Foto: Silvio Luiz/20-4-23

A advogada Bernadete Bacellar deixará o comando da Diretoria de Administração e Finanças da Autoridade Portuária de Santos (APS) por determinação do Ministério de Portos e Aeroportos.

A APS confirmou a informação. “Haverá mudança na Diretoria de Administração e Finanças, sendo que os nomes indicados estão em análise no ministério e, em

breve, serão divulgados. Outras mudanças também poderão ocorrer no sentido de cumprir as metas e determinações do ministério”, informou a APS, em nota.

A administração do Porto de Santos confirmou ainda que o presidente Anderson Pomini segue no comando, conforme “tem reiterado o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho”.

Uma mudança na diretoria da APS já havia ocorrido em setembro, logo após Silvio Costa Filho assumir o ministério. Na ocasião, o engenheiro Orlando Razões foi anunciado para a Diretoria de Infraestrutura, em substituição a Carlos Eduardo Bueno Magano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 28/11/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

PRIVATIZAÇÃO DA LUBNOR: PETROBRAS CANCELA VENDA, DE US\$ 34 MI

Marcada por polêmica desde o início do processo, no Governo Bolsonaro, a privatização da Lubnor foi cancelada, como já vinha antecipando o presidente Jean Paul Prates. Grepar ameaça pedir indenização na Justiça

Por Fernando Ítalo



Privatização da Lubnor estava na mira do presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, que deixou clara intenção de anular a operação desde o início deste ano/Foto: Waldemir Barreto (Agência Senado)

A privatização da Lubnor, no Ceará, foi suspensa nesta segunda-feira (27) pela Petrobras. A companhia alegou o não cumprimento de condições contratuais, sem informar, no entanto, que cláusulas teriam sido desrespeitadas pela Grepar Participações, que firmou um contrato de US\$ 34 milhões para a compra da refinaria em maio de 2022, no Governo Bolsonaro.

Sedada em Araucária, no Paraná, a Grepar é uma sociedade entre as empresas Grecor Investimentos em Participações Societárias Ltda., Greca Distribuidora de Asfaltos Ltda. e Holding GV Participações S.A.

O cancelamento da venda da Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste, localizada no Porto de Mucuripe, em Fortaleza, é mais um round na briga do Governo Lula contra as privatizações da gestão Bolsonaro. O conflito envolve especialmente a desestatização da Eletrobras e o programa de desinvestimento da Petrobras na área de refino, que previa a redução de capacidade da empresa nesse setor em 50%.

Privatização da Lubnor foi polêmica

A justificativa apresentada pela Petrobras para romper o acordo para privatização da Lubnor foi a de que a Grepar não cumpriu as condicionantes contratuais até o prazo final, que seria sábado passado (25). A venda, porém, gerou polêmica desde o início, em 2022. O valor da operação foi considerado baixo, à época, pelo Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Ineep).

Sindicatos de petroleiros também se mobilizaram contra a transação, denunciando não apenas o valor muito aquém da avaliação do ativo no mercado, mas argumentando também que a venda teria impacto negativo no abastecimento de asfalto para os estados do Nordeste.

O contrato acabou na mira do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Em junho deste ano, o colegiado aprovou a privatização da Lubnor, mas impôs exigências para o fechamento do negócio, que não será mais concretizado.

Desde a campanha, o então candidato Lula já vinha questionando as privatizações do presidente Jair Bolsonaro. Eleito, Lula reforçou a ofensiva. Travou uma queda de braço com os atuais controladores da Eletrobras, enquanto a Petrobras anunciava a retomada de investimentos no parque de refino e deixava clara a intenção de anular a venda da Lubnor.

Confira nota da Petrobras

De acordo com a nota divulgada pela petroleira “A Petrobras, em continuidade aos comunicados divulgados em 22/06/2023 e 08/02/2023, informa que o contrato para a venda da refinaria Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (LUBNOR), e seus ativos logísticos associados, foi rescindido em razão da ausência de cumprimento de Condições Precedentes nele estabelecidas até o Prazo Final definido em tal contrato (25/11/2023), em que pesem os melhores esforços empreendidos pela Petrobras para conclusão da transação.”

“A Petrobras reforça o seu compromisso com a continuidade operacional da Lubnor, com a confiabilidade e disponibilidade de suas unidades e zelando pela segurança e respeito ao meio ambiente e às pessoas”, conclui o documento.



Privatização da Lubnor gerou controvérsia por preço supostamente abaixo do valor de mercado e risco de desabastecimento/Foto: Juarez Cavalcanti (Agência Petrobras)

O que diz a Grepar sobre a privatização anulada?

De acordo com o comunicado do grupo comprador em resposta ao anúncio da petroleira, “a Grepar vem publicamente informar que foi surpreendida na data de hoje pela decisão da PETROBRAS de rescindir, sem fundamento contratual, o Contrato de Compra e Venda da Refinaria de Lubrificantes e Derivados de Petróleo

do Nordeste (LUBNOR) – CCVA.”

“O alegado impedimento do negócio em face das condições fundiárias não procede. Tais condições fundiárias estão vinculadas às condições precedentes que a GREPAR validamente renunciou há meses e a Petrobras não poderia suscitar como fundamento de rescisão do CCVA”, prossegue o posicionamento.

“Entretanto, a Petrobras deixou inequivocamente de implementar condição precedente obrigatória para a qual não existia óbice de implementação, exceto a inação da própria Petrobras. Nesta circunstância, o Direito e o próprio CCVA impedem que a parte que esteja inadimplente pudesse pedir a rescisão do contrato”, acrescenta a nota.

Grepar considera rescisão inadmissível

De acordo com o comunicado, “Assim, é juridicamente inadmissível a rescisão implementada pela Petrobras com base em seu próprio inadimplemento, uma vez que deu causa e acarretou a não ocorrência do fechamento dentro do prazo final.”

“Apenas a Grepar, tendo cumprido todas as condições precedentes que lhe cabia no CCVA e tendo aberto formalmente mão de obrigações a que estava obrigada a Petrobras, teria o direito contratual de pedir a rescisão do contrato por deliberada inação da Petrobras”, argumenta o grupo privado.

“Em que pese o direito contratual da Grepar de exigir o cumprimento do CCVA firmado com a Petrobras, a Grepar não insistirá na manutenção do negócio, face à quebra de confiança e à inequívoca intenção da Petrobras de não prosseguir com a transação contratada, conforme explícitas e reiteradas declarações do Presidente Jean Paul Prates tão logo assumiu o comando da Petrobras, em março o deste ano”, ataca o consórcio.

Privatização da Lubnor vai para os tribunais

A empresa paranaense, ao final do posicionamento, deixa clara a intenção de buscar ressarcimento pelos supostos prejuízos gerados pela anulação do processo: “a Grepar adotará na jurisdição adequada, as medidas jurídicas para resguardar os seus direitos de ser indenizada pelas perdas e danos que a Petrobras de forma deliberada lhe causou, frustrando negócio já contratado.”

O que é a Lubnor?

Com capacidade de processamento de 8,2 mil barris/dia, a Lubnor é uma das líderes nacionais em produção de asfalto e a única refinaria no Brasil que produz lubrificantes naftênicos (com resistência a baixas temperaturas). Inaugurada em 1966, a planta tem atualmente 500 trabalhadores e ocupa 218 mil metros quadrados.

A rescisão do contrato de venda da planta foi comemorada pela Federação Única dos Petroleiros (FUP). O coordenador-geral da entidade, Deyvid Bacelar, afirma que “esse é o primeiro passo para que a Petrobras reconquiste o espaço que perdeu no refino nos últimos anos”.

O próximo movimento da companhia no sentido esperado pelos petroleiros é a recompra das ações da Refinaria Landulpho Alves (Rlam), localizada em São Francisco do Conde (BA). A planta foi vendida por US\$ 1,65 bilhão, em 2021, para a Acelen, que integra os negócios do fundo de investimentos Mubadala Capital (Emirados Árabes Unidos). O ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirma que a unidade “nunca deveria ter sido privatizada”.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 28/11/2023

INDÚSTRIA DOS QUATROS PAÍSES DO MERCOSUL DEFINEM PRIORIDADES PARA O BLOCO

O posicionamento dos representantes das indústrias nos quatro países do bloco é uma reação ao futuro governo do presidente eleito da Argentina, Javier Milei, que desprezou o Mercosul durante sua campanha.

Da Redação ME



Representantes da indústria dos quatro países do Mercosul fizeram um documento citando iniciativas que devem ser priorizadas pelo bloco econômico. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Os setores industriais dos quatro países membros do Mercosul apresentaram aos governos, nesta segunda-feira (27), um documento com as medidas prioritárias para o bloco econômico. Entre as prioridades estão a conclusão do acordo entre o bloco sul-americano e a União Europeia, o que pode abrir novos mercados para as empresas do bloco, e a implementação do Acordo de Facilitação de Comércio do Mercosul. O documento foi assinado pelo Conselho Industrial do Mercosul – formado pela União Industrial Argentina (UIA), pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), pela União Industrial Paraguaiá (UIP) e pela Câmara de Indústrias do Uruguai (CIU).

O Acordo de Facilitação de Comércio do Mercosul tem o objetivo de desburocratizar os procedimentos de exportação, importação e trânsito de mercadorias, diminuindo entraves desnecessários que prejudicam os fluxos comerciais dentro do bloco.

Além de indicar prioridades, o posicionamento dos representantes das indústrias nos quatro países do bloco é uma reação ao futuro governo do presidente eleito da Argentina, Javier Milei, que assume o comando daquele país no dia 10 de dezembro. Durante a campanha o então candidato Milei menosprezou o Mercosul e chegou a dizer que a Argentina não iria fazer negócios com o Brasil e a China por serem dois países “socialistas”. Geralmente, os negócios são fechados entre as empresas e precisam dos governos pra estabelecerem os acordos comerciais.

“A parceria econômica com o Mercosul é fundamental para o Brasil e tem papel estratégico no processo de fortalecimento da indústria nacional”, diz o presidente da CNI, Ricardo Alban. “Na agenda externa, uma das principais recomendações que defendemos em conjunto com o setor produtivo dos países sócios do bloco é a conclusão do Acordo de Associação Mercosul-União Europeia, uma oportunidade que não podemos perder se quisermos de fato dar um salto na inserção competitiva das nossas economias”, argumenta. O documento foi redigido no XI Fórum Empresarial do Mercosul, evento prévio à cúpula do bloco, sendo realizado pela CNI e Ministério das Relações Exteriores em Brasília.

Na abertura do XI Fórum Empresarial do Mercosul, o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, defende a unidade do grupo, dizendo que “no Mercosul ainda podemos fazer muito mais para aumentar o comércio e a integração física entre os países membros. Juntos podemos crescer mais e melhor, e precisamos do apoio de vocês pra fortalecer o bloco”.

“Politicamente é importante o Mercosul contar com o apoio da Argentina. O comércio entre o Brasil e a Argentina vai continuar o mesmo. A política de comércio exterior passa por uma legislação, sendo matéria de regulação pelo Congresso Nacional, porque envolve barreiras alfandegárias, tarifárias e fitossanitárias”, comenta o sócio diretor da PPK, João Rogério Filho. E acrescenta: “Milei já deu uma atenuada no discurso depois do primeiro turno. O discurso de extrema direita foi atenuado com as coalizões realizadas. No Congresso, ele tem franca minoria, vai ter que civilizar o discurso”.

A importância do Brasil

O primeiro capítulo da futura aproximação de Milei com Lula ocorreu no domingo (26), quando a deputada argentina eleita Diana Mondino, chanceler designada por Milei, entregou, em Brasília, um convite, em mãos, ao ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, para Lula ir a posse do novo presidente. Na visita, Mondino também disse que a Argentina não cogitar sair do Mercosul, mas pensa em fortalecê-lo. Ela também afirmou que a Argentina não é contrária ao acordo entre o Mercosul e a União Europeia.

O Mercosul é muito importante para o Brasil e a Argentina porque um grande percentual dos produtos comercializados entre os dois países tem taxa zero de importação, de acordo com o



diplomata argentino aposentado e ex-cônsul, Jaime Beserman. Ele acrescenta que os produtos que não estão neste grupo – com zero de taxa de importação – têm uma alíquota diferenciada dentro da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM). Jaime passou 32 anos trabalhando na diplomacia argentina, incluindo 14 anos no Brasil, onde atuou em Curitiba, Florianópolis, São Paulo e Recife, sendo cidadão pernambucano e paranaense.

Jaime Beserman, ex-diplomata argentino/Foto: divulgação

“O Brasil e a China são dois dos principais parceiros comerciais da Argentina. Para a China, a Argentina praticamente exporta commodities, como soja, carne, milho e trigo. Já para o Brasil, a Argentina vende produtos manufaturados como carros, máquinas de lavar, produtos químicos, vinhos, laticínios, queijos, caminhões entre outros”, resume Jaime. Ele cita que para as empresas argentinas são mais importante as vendas para o Brasil, porque são comercializados produtos com mais valor agregado.

Jaime Beserman argumenta também que, desde que voltou a democracia, a Argentina e o Brasil, com os respectivos presidentes Raúl Afonsín e José Sarney iniciaram um relacionamento, na década de 80, “que ultrapassa o cunho político do governo que está à frente do País com uma troca que inclui comércio, cultura e educação”.

O comércio entre os dois países e a atuação no Mercosul vão continuar unindo o Brasil e a Argentina, na opinião de Beserman, como ocorreu na época em que os presidentes do Brasil, Jair Bolsonaro (PL) e o da Argentina, o peronista Alberto Fernández, eram de campos politicamente diferentes.

Segundo o diretor de Desenvolvimento Industrial e Economia da CNI, Rafael Lucchesi, “o Mercosul tem importante papel no desenvolvimento econômico e social do Brasil. Por exemplo, cada R\$ 1 bilhão exportado pelo país para o Mercosul, em 2022, gerou quase 25 mil empregos e mais de R\$ 550 milhões em renda na economia brasileira”. Ele defende também que “os desafios e oportunidades que nossos países têm de avançar na agenda da neointustrialização, de desenvolvimento sustentável, e de inserção internacional estratégica serão melhor enfrentados com um Mercosul integrado e fortalecido do que com um bloco enfraquecido ou fragmentado”.

O Mercosul é o terceiro principal parceiro comercial do Brasil. As exportações têm grande participação da indústria de transformação, especialmente de bens de consumo duráveis de bens de capital. Em 2022, o bloco foi o principal destino das exportações brasileiras desses produtos.



Sócio diretor da consultoria PPK, João Rogério Filho, diz que o comércio da Argentina com o Brasil e a China vai continuar o mesmo depois da posse do novo presidente da Argentina

A difícil situação da Argentina

“O equilíbrio fiscal é o maior problema da Argentina, que gasta mais em subsídios e na máquina pública. Lá, há subsídios na energia elétrica, combustível, transporte público e saúde. A cultura do peronismo deu um peso grande ao Estado e isso não se desfaz da noite para o dia. Atualmente, 40% da população vive na linha de pobreza. Como vai dizer que vai triplicar o preço da energia ou que a passagem não é mais de graça ? Não se desfaz isso sem aumentar o quadro recessivo”, comenta João Rogério Filho, acrescentando que esse é um desafio para a próxima gestão.

Ele diz que o presidente eleito não apresentou uma proposta econômica com começo, meio e fim. “Ele quer dolarizar a economia, mas não tem reservas suficientes para fazer a dolarização. Falou em fechar o Banco Central, mas e aí quem vai regular o mercado ?”, questiona.

Milei é liberal e quer diminuir o tamanho do Estado. “Na campanha, o candidato também falou em privatizar a companhia petrolífera argentina, mas sem mexer no subsídio ninguém vai querer comprar”, comenta o consultor. O País também está passando por um processo de hiperinflação. Em termos anuais, a inflação já ultrapassou os 140%

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 28/11/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRORROGADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

A Avaliação de Resultado Regulatório acontecerá na Resolução que busca entregar maior eficiência ao mercado, a exemplo do dever de transparência e publicidade, marco temporal do início e do fim da contagem de free time



O período de contribuições iniciou-se no dia 18 de setembro e seguirá até o dia 30 de dezembro

Brasília 27/11/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a prorrogação da Consulta Pública 06/2023, referente à proposta de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da Resolução-ANTAQ 62/2021. O período de contribuições iniciou-se no dia 18 de setembro e seguirá até o dia 30 de dezembro.

A prorrogação foi assinada ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior) pelo diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, e publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta segunda-feira (27).

A prorrogação já havia sido comunicada pelo relator do processo, diretor Wilson Lima Filho, durante Reunião Participativa 01/2023, realizado no Rio de Janeiro na última quarta-feira (22). Na ocasião, foi informado ainda que uma Audiência Pública em Brasília deverá acontecer em dezembro. Saiba mais aqui.

Contribuições

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 30/12/2023, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antaaq/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia062023@antaaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Sobre-estadia e ARR

A regulação também tem como objetivo reduzir a assimetria de informação no tocante à sobre-estadia de contêineres. Especialmente nos artigos 19 a 21 que estabeleceram algumas regras a fim de entregar maior eficiência ao mercado, a exemplo do dever de transparência e publicidade, marco temporal do início e do fim da contagem de free time e situações em que a contagem desse prazo é suspensa.

A modalidade de ARR da ANTAQ foi estabelecida pela Resolução Normativa ANTAQ 55/2021 e faz parte da Agenda de Trabalho de ARR aprovado pelo Acórdão 454-2022-ANTAQ.

No documento em questão serão analisados os conceitos de sobre-estadia; Apresentação do histórico e o "porquê" de estar se realizando esta avaliação, com o enfoque na temática; Avaliação da racionalidade da norma, objetivando-se avaliar, a partir do problema regulatório previamente identificado os possíveis impactos das opções de ação que foram adotados para se mensurar o alcance dos objetivos pretendidos.

Também serão apresentados alguns achados a partir do estudo elaborado pela área técnica da ANTAQ, o que reafirma o compromisso da autarquia em aprimorar sua regulação, em linha com o conceito de boas práticas e regulação assertiva.

**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: 28/11/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

“VAMOS TRABALHAR DE MANEIRA COLETIVA PARA ALAVANCAR INVESTIMENTOS NO BRASIL”

Ministro Silvio Costa Filho integra a comitiva presidencial brasileira e se reúne com o ministro dos Transportes, Saleh Al-Jasser, para estreitar relações e ampliar o diálogo



Delegação brasileira reúne-se com o ministro dos Transportes, Saleh Al-Jasser, e assessores árabes - Foto: Fahhad

Nesta segunda-feira (27), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, juntamente com os ministros Rui Costa, da Casa Civil, e Alexandre Silveira, de Minas e Energia, encontraram-se com o ministro dos Transportes, Saleh Al-Jasser, e assessores árabes para discutir o plano estratégico que estão elaborando para o Brasil.

"Tivemos uma conversa muito positiva sobre a possibilidade de grandes investimentos na área portuária e aeroportuária brasileira. Criamos um grupo de trabalho em que os árabes se concentrarão, ao lado do nosso Ministério, em uma agenda conjunta para identificar oportunidades de investimento", destacou.

Nesta semana, Silvio Costa Filho, faz parte da comitiva do presidente Lula com destino à COP28, que ocorrerá em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, de 30 de novembro a 12 de dezembro. O objetivo é atrair novas empresas aéreas para operar no Brasil, apresentar aos investidores estrangeiros a carteira de investimentos do Novo PAC e soluções de combustíveis sustentáveis para aviação de navios.

Nessa missão, o ministro visa ampliar a discussão sobre a vinda de mais companhias aéreas internacionais para o país. O esforço é aumentar a malha aérea brasileira, possibilitando a concorrência por preços de passagens mais acessíveis à população brasileira. No setor aéreo, Costa Filho apresentará o plano regional de aviação, buscando atrair empresas de baixo custo.

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

Data: 28/11/2023

COP28 - AO LADO DO PRESIDENTE LULA, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO CUMPRE AGENDA EM DUBAI E LEVA PROJETOS SUSTENTÁVEIS PARA PORTOS E AEROPORTOS

Para desenvolvimento dos modais de transportes, Ministro pretende atrair novas empresas aéreas para operar no Brasil e apresentar, aos investidores estrangeiros, a cartela de investimento do Novo



Em agenda internacional, ministro leva carteira de investimentos de R\$ 70 bilhões e boas práticas ambientais do Ministério de Portos e Aeroportos

Aconvite do presidente Lula, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, integrou a comitiva presidencial que seguiu, neste final de semana, para COP28, que acontecerá em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, dos dias 30 novembro a 12 de dezembro. A Conferência das Nações Unidas tem por objetivo discutir práticas sustentáveis visando o controle das mudanças climáticas selado

no Acordo de Paris, com o foco especial em projetos e ações que visam acelerar a mudança do uso de combustíveis fósseis para fontes de energia limpas, para “reduzir” as emissões de gases com efeito de estufa antes de 2030. No continente asiático, além de Dubai, Costa Filho cumprirá agendas e encontros bilaterais em Riade, na Arábia Saudita, e em Doha, no Catar.

Na mala, o ministro leva a carteira de investimentos de mais de R\$ 70 bilhões e boas práticas ambientais do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) como os trabalhos para o início da produção do combustível renovável para a aviação civil, o SAF, corredores hidroviários verdes e o processo de descarbonização dos portos. Em Riade, ao lado da comitiva do ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, e outros ministros brasileiros, Costa Filho se encontrará nesta segunda-feira (27) com o príncipe saudita, Abdulaziz Al Salman, e o CEO do Grupo Aramco, Amin H. Nasser. O encontro será o Ministério da Energia. Em seguida, Silvio Costa se reunirá com representantes do Fundo de Investimentos da Arábia Saudita e o governador do Fundo Nacional de Desenvolvimento, Stehen Groff.

Ainda na segunda-feira, o ministro Silvio Costa Filho se reunirá com o ministro dos Transportes, Saleh Al-Jasser; e visitará as instalações do terminal portuário da Red Sea Gateway e a empresa nacional de carga, Bahri. Costa Filho finalizará o dia em reunião com o ministro do Fundo de Investimentos da Arábia Saudita. Na Arábia Saudita, Costa Filho segue com reuniões até o dia 30, quando embarca para Doha, no Catar.

Em Doha, Silvio Costa Filho se encontrará com o ministro de Comércio, Xeiq Mohammed bin Hamad Al Thani; o vice-presidente da Qatari Businessmen Association, Xeiq Nawaf Bin Nasser Al-Thani, e o CEO da Qatar Investment Authority, Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud; e participa de assinatura de atos ao lado do presidente Lula.

O périplo pelo continente asiático terminará com a chegada da comitiva presidencial em Dubai, para discutir e firmar acordos em combate a mudanças climáticas durante a COP28. "Essa será uma grande oportunidade de mostrar ao mundo o grande potencial que o Brasil tem para se investir e se desenvolver com sustentabilidade e segurança jurídica. Sob a liderança e orientação do presidente Lula, temos uma carteira de grandes iniciativas nos nossos portos, aeroportos e hidrovias que dialogam com práticas sustentáveis, como a produção do combustível renovável para a aviação, os corredores hidroviários verdes e a busca pela descarbonização dos nossos portos", disse Costa Filho.

Nessa missão, o ministro quer ampliar a discussão sobre a vinda de mais companhias aéreas internacionais para o país. O esforço é para aumentar a malha aérea brasileira, o que possibilitará a

concorrência por preços das passagens mais acessíveis à população brasileira. Ainda no setor aéreo, Costa Filho apresentará o plano regional de aviação, buscando atrair empresas low cost.

O ministro também apresentará o potencial dos portos e hidrovias do país, que são responsáveis por 95% da movimentação do PIB brasileiro.

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

Data: 28/11/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RODOVIAS - RENAN FILHO ASSINA CONVÊNIO PARA RECUPERAR RODOVIAS DE ALAGOAS E ANUNCIA FAIXA ADICIONAL PARA LIBERAR TRÁFEGO NA BR-101/AL

“A soma de esforços entre os governos federal e estadual é importante para garantir a segurança viária e o fortalecimento do turismo na região”, afirmou o ministro dos Transportes



Ministro Renan Filho e governador Paulo Dantas assinaram o convênio para recuperação das estradas - Foto: Felipe Brasil/MT

Empenhados em garantir melhores condições viárias para a população, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, e o governo de Alagoas firmaram um acordo para recuperar quatro rodovias estaduais: AL-101 Sul, AL-110, AL-220 e AL-215. Para viabilizar as obras, uma faixa adicional será criada para liberar o tráfego na BR-101/AL.

O convênio que permitirá a revitalização de 162,7 quilômetros de vias públicas foi assinado nesta segunda-feira (27) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, e pelo governador de Alagoas, Paulo Dantas, no Palácio República dos Palmares, em Maceió (AL).

“Esse convênio vai somar esforços ao governo do estado e é importante pela segurança viária e para o fortalecimento do turismo, sobretudo nesta época de verão” afirmou o ministro Renan Filho, que anunciou, ainda, que o trecho interditado da BR-101/AL será liberado ao tráfego até o final deste ano. “Com isso, conseguiremos desafogar novamente o fluxo das rodovias estaduais e poderemos recuperá-las integralmente”, completou.

Onde serão executados os serviços?

- AL-101 Sul (42,4 km): entroncamento BR-424 - entroncamento AL-220 (Barra de São Miguel);
- AL-110 (57,4 km): entroncamento BR-101 (São Sebastião) - entroncamento AL-220 (Arapiraca) - entroncamento BR-316 (Taquarana);
- AL-220 (36,5 km): entroncamento AL-101 Sul (Barra de São Miguel) - entroncamento BR-101 (São Miguel dos Campos);
- AL-215 (26,6 km): entroncamento AL-101 Sul (Marechal Deodoro) - entroncamento BR-101.

As estradas tiveram o fluxo de veículos aumentado por conta das interdições na BR-101/AL, entre os quilômetros 120 e 124, em São Miguel dos Campos, trecho que afundou em novembro de 2022 por conta de um acidente geológico e permanece em obras de recuperação até dezembro. Enquanto isso, as vias estaduais que tiveram que absorver o tráfego pesado desviado da rodovia federal e acabaram com parte do pavimento danificado por conta da quantidade de veículos de carga acima do dimensionado.



No total, serão aproximadamente R\$ 100 milhões em recursos para serviços de manutenção, sendo R\$ 98,9 milhões por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), e cerca de R\$ 1 milhão de contrapartida do governo de Alagoas. “É o resultado de uma união de esforços proposta pelo governo do presidente Lula, que tem feito muito por Alagoas, pelo Nordeste e por todo Brasil”, destacou o governador de Alagoas, Paulo Dantas.

A previsão é de que os serviços comecem 15 dias após a assinatura do convênio e que os serviços sejam finalizados no primeiro semestre de 2024. Caberá ao DNIT fiscalizar a execução dos trabalhos, a serem conduzidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas (DER/AL).

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

Data: 28/11/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – HIDROGÊNIO VERDE E A PARCERIA EUROPEIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O anúncio recente da União Europeia, de apoiar a construção de uma usina de hidrogênio verde em Parnaíba, no litoral do Piauí, é um passo significativo na busca por soluções sustentáveis e na promoção da transição energética em escala global. Tal empreendimento, denominado Green Energy Park Piauí, destaca-se como um dos maiores projetos do mundo voltados à produção de hidrogênio verde, com o objetivo claro de abastecer a Europa.

A relevância desse investimento internacional se manifesta não apenas na escala impressionante da usina, com capacidade para gerar 10 gigawatts de hidrogênio e amônia verde, mas também na sua contribuição para a diversificação e a consolidação das fontes de energia renovável. Ao escolher o Brasil como parceiro estratégico nesse empreendimento, a União Europeia reconhece o potencial do País para se tornar uma peça fundamental na cadeia global de fornecimento de hidrogênio verde.

O papel desempenhado pelo Governo Federal nesse contexto é crucial, demonstrando o compromisso do Brasil com a transição para uma matriz energética mais sustentável. O suporte governamental, aliado à colaboração internacional, impulsiona não apenas o desenvolvimento da infraestrutura necessária para a produção de hidrogênio verde, mas também gera oportunidades econômicas significativas.

A escolha estratégica do Porto de Luís Correia e a integração com a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Piauí destacam a visão abrangente do projeto, não apenas como um empreendimento local, mas como um elo crucial em uma rede global de abastecimento de energia verde. A utilização da amônia como veículo para exportação revela inovação e eficiência, proporcionando uma solução logística eficaz.

Além disso, ao expandir sua atuação em outros países, como Egito, Quênia e Namíbia, a União Europeia fortalece a cooperação internacional para enfrentar os desafios ambientais globais. O investimento de 2 bilhões de euros no Brasil, como parte do plano Global Gateway, não apenas impulsiona a produção de hidrogênio verde, mas também fomenta o desenvolvimento econômico sustentável.

O compromisso europeu com a transição energética reflete-se não apenas no apoio ao Green Energy Park Piauí, mas também nas iniciativas do Porto de Roterdã, na Holanda. A construção de uma extensa rede de transporte de hidrogênio verde, com mais de mil quilômetros de extensão, evidencia a visão de longo prazo da União Europeia para garantir um futuro sustentável.

Nesse contexto, é fundamental que as autoridades brasileiras continuem a fomentar políticas e estratégias que promovam a inovação, a eficiência energética e a expansão das energias



renováveis. A parceria internacional, aliada ao comprometimento do Governo, sinaliza um caminho promissor para o Brasil na liderança da revolução verde global, beneficiando não apenas o meio ambiente, mas também a economia e a geração de empregos no País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PARANÁ

O diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, assumiu a presidência dos conselhos de Autoridade Portuária (CAP) de Antonina e de Paranaguá, ambos no Paraná. Ávila ainda é cotado para assumir a própria secretaria, quando Mariana Pescatori, a atual titular do cargo, for promovida à secretária executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, o que deve ocorrer no próximo mês.

SOBRE-ESTADIA 1

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou a consulta pública sobre a sobre-estadia de contêineres nos terminais portuários, tema da Resolução-Antaq 62/2021. A medida foi publicada na edição dessa segunda-feira do Diário Oficial da União. Com isso, o período de contribuições para a análise da resolução, que começou em 18 de setembro, continuará até 30 de dezembro.

SOBRE-ESTADIA 2

Nessa consulta pública, a Antaq quer ouvir a comunidade sobre sua Resolução 62/2021, principalmente a respeito dos temas referentes aos artigos 19, 20 e 21, que definem as regras para a eficiência da sobre-estadia dos contêineres, o dever de transparência e publicidade, o marco temporal do início e do fim da contagem de free me e as situações em que essa contagem é interrompida. Uma audiência pública sobre essas questões deve ser realizada no próximo mês.

SOBRE-ESTADIA 3

As contribuições à consulta pública podem ser enviadas à Antaq até às 23h59 do dia 30 de dezembro, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antaaq/pt-br>.

COCAÍNA

A Polícia Federal apreendeu 130 quilos de cocaína no Porto de Imbituba (SC). Eles estavam escondidos em quatro fardos, em uma caixa no casco de um navio. A ação, que teve o apoio da equipe de mergulhadores do Batalhão de Operações Especiais (Bope) da Polícia Militar de Santa Catarina, integra a operação de fiscalização que a PF vem realizando na costa do estado para combater o tráfico de drogas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2023

NACIONAL - NA ARÁBIA SAUDITA, MINISTROS BUSCAM INVESTIDORES PARA O SETOR DE INFRAESTRUTURA

Rui Costa, Silvio Costa Filho e Alexandre Silveira cumpriram agenda no país reunindo-se com autoridades e empresários

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Os ministros brasileiros Rui Costa (Casa Civil), Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Alexandre Silveira (Minas e Energia) estiveram na segunda-feira, dia 27, em Riade, na Arábia Saudita, onde discutiram com autoridades e empresários um conjunto de investimentos no setor de infraestrutura do Brasil.

Esses encontros fazem parte de uma agenda prévia à reunião bilateral que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva terá com o chefe do país do Oriente Médio, o príncipe Mohammad bin Salman.



Na reunião com o ministro dos Transportes da Arábia Saudita, Saleh Al-Jasser, foram apresentados projetos de infraestrutura e discutidas oportunidades de investimentos
Crédito: Divulgação/Fahhad

Uma das reuniões de que as autoridades brasileiras participaram foi com o ministro dos Transportes da Arábia Saudita, Saleh Al-Jasser, e sua equipe.

“Tivemos uma conversa muito positiva sobre a possibilidade de grandes investimentos na área portuária e aeroportuária brasileira. Criamos um grupo de trabalho em que os árabes irão focar, ao lado do nosso Ministério, em uma agenda conjunta para identificar oportunidades de investimento”, declarou Costa Filho.

Segundo ele, foram discutidas a compra de aviões por meio da Embraer e o ingresso de companhias árabes na malha aérea brasileira. “O Brasil tem interesse em voos diretos da Arábia Saudita”, completou Rui Costa.

Também foram apresentados projetos de infraestrutura que serão promovidos no Brasil, com destaque para obras contempladas no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), como a Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol) e a Ferrovia Norte-Sul.

Os três ministros também se reuniram com o titular da pasta de Energia do país do Oriente Médio, o príncipe Abdulaziz bin Salman. Na ocasião, o assunto principal em questão foi uma possível parceria para a transição energética. A intenção, segundo o Governo Federal, é buscar apoio para o financiamento dessa atividade, com ampliação da produção de energia eólica e solar no Brasil.

Nesse encontro também estiveram presentes representantes da petroquímica saudita Sabic e da petroleira Saudi Aramco.

Os ministros finalizaram a agenda reunindo-se com o diretor de investimentos estratégicos da Red Sea Gate Terminal (RSGT), Mateo Beneduce. Foi apresentado ao executivo o mapa de oportunidades do setor portuário brasileiro. A empresa opera um dos maiores terminais de contêineres no porto saudita de Jeddah.

“Discutimos propostas de terminais sustentáveis para o Brasil”, disse o ministro de Portos.

Rui Costa ainda teria uma audiência com o ministro saudita de Investimento, Khalid Al Falih.

COP28

Rui Costa, Silvio Costa Filho e Alexandre Silveira estão entre as autoridades que farão parte da comitiva do presidente Lula na COP28, a conferência das Nações Unidas sobre mudanças climáticas. O evento será realizado em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, com início nesta quinta-feira, dia 30, prosseguindo até o dia 12 de dezembro.

Assim como fizeram na Arábia Saudita, os brasileiros vão aproveitar a ocasião para tentar captar investidores estrangeiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2023

NACIONAL - PL QUE REGULAMENTA PRATICAGEM SERÁ VOTADO HOJE NO SENADO

Associação dos Armadores de Cabotagem e Marinha se mostram contrários à aprovação do texto
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br

O Projeto de Lei 757/2022 que regulamenta a praticagem será votado nesta terça-feira, 28, na Comissão de Infraestrutura do Senado. O texto analisado pela Câmara dos Deputados na última quarta-feira (24) tramita em caráter terminativo no Senado, ou seja, após a aprovação na Comissão, seguirá direto para a sanção presidencial.

A matéria chegou ao Senado na sexta-feira, dia 24, e foi designada para a relatoria do senador Weverton (PDT-MA). Ele já se manifestou a favor da votação do PL.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) afirmou que a aprovação do texto na Câmara em caráter de urgência desagradaria ao setor.

“A justificativa para a urgência da aprovação seria a alegação de que há consenso sobre o tema, o que não é verdade, na medida em que os principais tomadores do serviço de praticagem não concordam de forma alguma com o texto aprovado”, afirmou em nota a associação.

Anteriormente, o texto previa a regulação econômica pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O substitutivo aprovado atribui à Autoridade Marítima, de forma cumulativa, a regulação técnica e econômica.

A Marinha também é contrária à aprovação do texto, entendendo que ele “retira da Autoridade Marítima ferramentas regulatórias, pois ao alçá-las ao nível legal, dificulta a sua atualização com a agilidade que o setor requer”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 28/11/2023

REGIÃO SUL - COMPLEXO DE PORTO ALEGRE RETOMA OPERAÇÕES APÓS CINCO DIAS

Porto do RS teve atividades suspensas devido à elevação de nível do Lago Guaíba
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



A cota de inundação do Lago Guaíba na região do complexo portuário de Porto Alegre é de 3 metros e na semana passada o nível atingiu 3,26 metros, o maior registrado desde 1941 Crédito: Divulgação

O complexo portuário de Porto Alegre (RS) teve suas atividades retomadas na segunda-feira (27) após cinco dias de operações suspensas devido à elevação do Lago Guaíba. O porto estava com as atividades paralisadas desde o último dia 22 de novembro.

Em comunicado oficial, a Portos RS, Autoridade Portuária dos portos do Rio Grande do Sul, informou que, com a diminuição do nível do Lago Guaíba, a reabertura das comportas e manutenção da infraestrutura e equipamentos da área administrativa, foi autorizada a retomada das operações em Porto Alegre a partir das 8h de segunda-

feira.

O mau tempo na região Sul, registrado através do fenômeno El Niño, foi um dos motivos para a elevação do lago, fazendo com que o mar avançasse sobre o cais e, por essa razão, paralisando as operações portuárias.

Segundo dados da Defesa Civil de Porto Alegre e do estado, na semana passada o Lago Guaíba atingiu 3,26 metros, considerado o maior nível desde 1941. O pico durante a enchente histórica no passado foi de 4,75 metros.

Em razão do aumento do nível do rio, diversas ruas e avenidas de Porto Alegre ficaram debaixo d'água, deixando pessoas desabrigadas e feridas.

A reabertura das comportas, que permitiram a retomada das atividades no complexo portuário, se deu através do Departamento Municipal de Água e Esgotos da capital gaúcha.

Histórico

Esta foi a segunda vez no ano em que o aumento de nível do Lago Guaíba causa a suspensão das operações e atividades no complexo portuário de Porto Alegre. Além disso, foi necessário que os trabalhos administrativos dos colaboradores da Autoridade Portuária fossem executados em regime de home office.

Na ocasião, no mês de setembro, o lago, segundo a Defesa Civil Estadual, atingiu 3,17 metros na capital gaúcha. Vale lembrar que a cota de inundação do Lago Guaíba na região do complexo de Porto Alegre é de 3 metros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2023

REGIÃO SUL - COMPANHIAS AÉREAS ANUNCIAM 500 ROTAS EXTRAS EM SC DURANTE O VERÃO

Azul, Gol e Latam vão aumentar a quantidade de voos até março do ano que vem

Por Cássio LYRA cassio@portalbenews.com.br



Uma das companhias aéreas que anunciaram rotas extras passando por Santa Catarina, a Gol aumentará em 6% a quantidade de voos em relação à última temporada de verão Crédito: Marco Fávero/Secom

Com foco na temporada de verão, as principais companhias aéreas do Brasil anunciaram que vão aumentar a quantidade de voos para quem pretende visitar ou sair de Santa Catarina. O Governo do Estado, através da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias, informou que serão, pelo menos, 500 rotas extras, durante o período de dezembro de 2023 até março de 2024.

De acordo com o estado, os novos voos vão ser oferecidos pelas companhias Azul Linhas Aéreas, Gol e Latam Airlines. A empresa argentina Flybondi também anunciou que vai operar voos extras entre Buenos Aires e Florianópolis durante o verão até junho de 2024.

As empresas brasileiras vão oferecer voos nas cidades de Chapecó, Florianópolis, Jaguaruna, Joinville e Navegantes, sejam rotas domésticas ou internacionais.

Comparado à última temporada de verão, as empresas apontam um aumento na quantidade de voos. Para a Latam será de 25% e para a Gol de 6%. Além disso, também será implementada uma nova rota entre Santa Catarina e o Rio Grande do Sul — Florianópolis e Caxias do Sul.

Já a companhia Flybondi vai aumentar a quantidade de voos entre dezembro e março — domingos, segundas, terças, quintas e sábados serão três voos diários, enquanto nas quartas e sextas-feiras serão dois voos por dia — entre a capital argentina e a capital catarinense.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2023

REGIÃO NORDESTE - UNIÃO EUROPEIA VAI APOIAR CONSTRUÇÃO DE USINA DE HIDROGÊNIO VERDE NO PIAUÍ

Anúncio foi feito pela própria presidente do bloco econômico, Ursula von der Leyen

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Ursula explicou que o apoio à usina faz parte de um investimento total de 2 bilhões de euros na cadeia econômica do hidrogênio verde no Brasil, dentro do plano Global Gateway Crédito: Ricardo Stuckert/PR

O PROJETO PARA A PRODUÇÃO DO H2V, BATIZADO DE GREEN ENERGY PARK PIAUÍ, É CONSIDERADO UM DOS MAIORES DO MUNDO E O OBJETIVO É ABASTECER A EUROPA

A União Europeia (UE) vai apoiar a construção de uma usina de hidrogênio verde (H2V) em Parnaíba, litoral do Piauí. O anúncio foi feito no último dia 20, por vídeo, pela própria presidente do bloco econômico, Ursula von der Leyen, durante sua participação na Semana Europeia do Hidrogênio, realizada em Bruxelas, na Bélgica.

O projeto para a produção do H2V, batizado de Green Energy Park Piauí, é considerado um dos maiores do mundo e o objetivo é abastecer a Europa – que vem fazendo investimentos similares em países como Egito, Quênia e Namíbia. A planta no Piauí foi a primeira da iniciativa europeia para o Brasil.

A usina aproveitará a estrutura do Porto de Luís Correia (que ainda está em construção) para exportar o hidrogênio, na forma de amônia, via Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Piauí. De lá, o combustível irá para a ilha de Krk, na Croácia, de onde abastecerá indústrias da Europa.

Ursula explicou que o apoio à usina faz parte de um investimento total de 2 bilhões de euros (cerca de R\$ 10,7 bilhões) na cadeia econômica do hidrogênio verde no Brasil, dentro de um plano chamado Global Gateway – que visa garantir suprimento de energia para o bloco europeu. As vantagens para o Brasil, destacadas pela presidente, estarão na geração de empregos e de cadeias de valor.

A empresa croata Green Energy Park será a responsável pelas obras da usina piauiense e a previsão é que elas comecem no fim do ano que vem, com as primeiras operações iniciando em 2027.

Von der Leyen disse ainda que o novo parque de energia verde terá capacidade para produzir 10 gigawatts de hidrogênio e amônia. Por serem produzidos através de processos que utilizam energia



renovável, o hidrogênio e a amônia verde são apostas do mercado mundial para a transição energética.

Ursula destacou também que o Porto de Roterdã, na Holanda, já começou a se preparar “para o futuro”, com o início das obras de construção de uma rede de hidrogênio verde que terá mais de mil quilômetros de extensão.

O governador do Piauí, Rafael Fonteles, também participou do evento e ressaltou, durante sua palestra, o potencial do estado para a produção do H2V. “Isso se deve à quantidade de terras disponíveis, o baixo custo relativo para a instalação da usina nestes espaços e também a grande disponibilidade de energia limpa (solar e eólica)”, citou.

Em sua rede social, Fonteles divulgou o vídeo de Ursula, afirmando que o investimento do bloco europeu “confirma toda a confiança da Europa no nosso projeto”.

ZPE e porto

A ZPE do Piauí foi inaugurada em fevereiro do ano passado. Ela recebeu investimentos de mais de R\$ 50 milhões do Governo do Estado e representou um marco na atração de investimentos e perspectivas de novos negócios para o Piauí.

Já o Porto de Luís Correia está finalizando a sua primeira etapa da urbanização, que envolve a pavimentação no trecho de acesso ao complexo, a construção de um terminal pesqueiro e a dragagem do canal de acesso ao rio Igarçu.

A ideia de um porto para o estado existe desde 1960, e apesar de obras já iniciadas, elas nunca foram concluídas. Agora, o governo do estado voltou a investir no projeto, que recebeu o apoio do ministro dos Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho. As próximas etapas envolvem a construção do cais, da retroárea e de um terminal de cargas e contêineres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2023

REGIÃO NORDESTE - MINISTRO DOS TRANSPORTES ASSINA CONVÊNIOS PARA RECUPERAR RODOVIAS DE ALAGOAS

Para viabilizar as obras, uma faixa adicional será criada para liberar o tráfego na BR-101/AL

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

O ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou na segunda-feira, dia 27, um convênio para recuperar quatro rodovias estaduais: AL-101 Sul, AL-110, AL-220 e AL-215 e para viabilizar as obras, uma faixa adicional será criada para liberar o tráfego na BR-101/AL.

De acordo com a pasta, os serviços que serão feitos nas rodovias são de entroncamento.

A medida permitirá a revitalização de 162,7 quilômetros de vias públicas. Renan Filho enalteceu a iniciativa. “Esse convênio vai somar esforços ao Governo do Estado e é importante pela segurança viária e para o fortalecimento do turismo, sobretudo nesta época de verão”, disse.

Segundo o Ministério, as estradas tiveram o fluxo de veículos aumentado por conta das interdições na BR-101/AL, entre os quilômetros 120 e 124, em São Miguel dos Campos, trecho que afundou em novembro de 2022 por conta de um

Enquanto isso, as vias estaduais tiveram que absorver o tráfego pesado desviado da rodovia federal e acabaram com parte do pavimento danificado por conta da quantidade de veículos de carga acima do dimensionado.

Serão aproximadamente R\$ 100 milhões em recursos para serviços de manutenção, sendo R\$ 98,9 milhões por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), e cerca de R\$ 1 milhão de contrapartida do governo de Alagoas.

Prazo

Os serviços estão previstos para começar em 15 dias e as obras devem ser finalizadas no primeiro semestre de 2024. Caberá ao Dnit fiscalizar a execução dos trabalhos, a serem conduzidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas (DER/AL).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/11/2023

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - COMO É CARO VOAR NA AMAZÔNIA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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



Voa-se menos no Brasil de 2023 do que no Brasil de 2013. Mesmo antes da pandemia, em 2018 já se voava muito menos do que em 2013.

Entre 7 e 12/12/2023, é mais barato ir de avião de Manaus para Lisboa e voltar (R\$ 7.300) do que viajar entre Porto Velho e Manaus e retornar (R\$ 10.200). Fica difícil afirmar que é um preço justo. É claramente um abuso da lei da oferta e demanda. Onde está a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil)? Onde está a regulamentação das condições comerciais do transporte aéreo? O atual marco legal de tarifas de transporte aéreo piorou as condições para os consumidores. Experimentamos monopólios privados com aparência de cartel, que operam nas faltas de condições de transportes alternativos.

Entre Porto Velho e Manaus, de avião, demora mais de 10 horas para superar a distância, pois é necessário ir para Brasília e esperar conexões. Se houvesse uma rodovia trafegável, seriam pouco menos que 900 quilômetros, em uma viagem de tempo semelhante, se contadas as esperas no embarque e desembarque, tendo a flexibilidade de viagem a qualquer momento. Se fosse um voo direto, duraria 1h30.

É compreensível porque ainda estamos com menos passageiros no País do que no período pré-pandemia. As margens operacionais estão aviltantes. Os aparentes oligopólios e cartelização com baixa ou nenhuma concorrência são frutos prováveis da falta de proteção das companhias aéreas nos momentos da crise da pandemia e da baixa regulamentação do setor, que fez o Brasil perder um monte de empresas aéreas em nossos repetidos e reiterados períodos de crise, em especial na década 2013-2023. Voa-se menos no Brasil de 2023 do que no Brasil de 2013. Mesmo antes da pandemia, em 2018 já se voava muito menos do que em 2013.

No cenário global, apenas 11% da população mundial voavam em 2018, segundo pesquisas. No Brasil, o número é certamente menor. Ainda no mundo, entre 2% e 4% foram ao exterior e a maioria

destas pessoas voa apenas uma vez ao ano. Um minúsculo grupo de viajantes muito frequentes é responsável por cerca de 50% das emissões das empresas de aviação comercial.

Além da seca dos rios, das ideias e ideais em que vivemos na Amazônia, o setor aéreo faz outro tipo de espoliação dos habitantes. Corta-se e arranca-se todo o recurso possível, aproveitando-se da falta de alternativas. Quanto tempo mais levará para os reguladores regularem? Não pode ser normal esta comparação que realizei no início. Isso é inaceitável.

Segundo os anuários de estatística da Anac, tivemos, em 2022, 831 mil voos regulares e não regulares, versus mais de um milhão de voos em 2013. Enquanto em 2013 tínhamos 110 milhões de passageiros, em 2022 temos 98 milhões de passageiros. É um mercado que encolheu e que se cobra quanto se quer. Com tudo isso, em 2022, o resultado das empresas ainda foi negativo, com prejuízo de mais de R\$ 2 bilhões. Há algo muito errado no setor aéreo nacional.

Mesmo quando apreciamos períodos anteriores, em 2015, por exemplo, as empresas tiveram R\$ 5,8 bilhões de prejuízo. Ou precisamos de pesados subsídios para manter as empresas vivas ou estamos com uma complexidade onde o custo operacional está muito errado. Ou será que a taxa de juros condena as empresas que necessitam de muito capital operacional, num setor com ativos expressivamente caros?

Uma análise sistêmica precisa ser conduzida com urgência, pois, com custos nestes patamares, está ficando cada dia mais difícil viver na Amazônia. A saída para isso, como em outros problemas nacionais, é reconhecer que é um problema e ir além da espuma, além dos efeitos, e começarmos a estudar as causas. É inadmissível que uma pessoa para viajar entre dois estados vizinhos do País gaste mais do que ir para a Europa no mesmo intervalo de datas. Não há como esta conta ser justa. Até quanto admitiremos esta condição? Quanto tempo demorará para os reguladores regularem?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/11/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BTP COMPLETA 10 ANOS DE OPERAÇÕES E MIRA NA EXTENSÃO DA SUA CONCESSÃO NO PORTO DE SANTOS

Informações: Brasil Terminal Portuário (28 de novembro de 2023)



Terminal foi responsável pela movimentação de mais de 14 milhões de TEU na última década, e aguarda a aprovação da sua renovação contratual para investir inicialmente mais de R\$1.5 bilhão - (Créditos: Divulgação/BTP)

A Brasil Terminal Portuário (BTP) completa, hoje, 10 anos desde sua inauguração no Porto de Santos, litoral de São Paulo. Ao longo da última década, a empresa ganhou destaque entre os terminais dedicados a contêineres na região santista. Com uma área projetada de 430 mil m², o terminal está entre os mais modernos e eficientes do Brasil e do mundo.

Diante da capacidade operacional de movimentar, anualmente, cerca de 1.5 milhão de TEU, a BTP também se destaca na avaliação de seus clientes satisfeitos com a implementação das melhores práticas de gestão e nível operacional. Uma medida dessa eficiência está no tempo médio dispendido para um caminhão descarregar sua carga no terminal que, entre a entrada no pré-gate e a saída, leva em média 75 minutos. Resultados positivos que, no último ano, também foram



reconhecidos pelo mercado. Recentemente, a BTP foi premiada pelo Instituto Ibero Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC) como uma das empresas referência em atendimento ao cliente, e foi eleita como fornecedora do ano na categoria Excelência em Serviços Aduaneiros pela Hyundai Motor Américas Central e do Sul.

“Nossos 10 anos em Santos foram marcados, o tempo todo, por uma orientação de inovação constante e de melhorias contínuas nas atividades operacionais. Focamos em investimentos em equipamentos e infraestrutura para excelência no atendimento aos clientes, bem como olhamos com carinho e cuidado o desenvolvimento dos nossos colaboradores, aprimorando a capacitação de todos para estarem prontos para mais 10, 20 anos de atuação da BTP nesse porto”, enfatiza Ricardo Arten, CEO da BTP.

10 anos de investimentos – Desde o início das operações, a companhia tem realizado importantes investimentos no terminal. Começou com a recuperação de uma degradada área conhecida por ‘Lixão da Alemoa’, em um projeto de remediação ambiental que levou 30 meses, até erguer ali um berço de mais de 1.100 metros e capaz de acomodar três navios de grande porte simultaneamente.

Entre a remediação ambiental e o projeto de implantação do terminal, em novembro de 2013, a companhia consumiu mais de US\$ 800 milhões em investimentos iniciais diretos aportados pelos sócios Terminal Investment Limited (TiL) e APM Terminals, dois dos maiores operadores portuários do mundo, e financiamento pelo International Finance Corporation (IFC), braço do Banco Mundial. Investimentos consistentes em equipamentos, obras de infraestrutura modernizantes e instalação de novas tecnologias para a BTP atingir o seu estágio atual.

Ao longo de 10 anos e operando em jornadas de 24 horas os sete dias da semana, o terminal já atingiu a marca de embarque e desembarque de mais de 14.8 milhões de TEU, como se define cada contêiner do padrão de 20 pés. E foram atracados ali ao longo do berço mais de sete mil navios, conectando Santos a portos nos cinco continentes, além da costa brasileira.

Compromisso social – A BTP também é uma empresa vetor de transformação na comunidade. Atualmente, investe R\$ 3.5 milhões em 19 projetos sociais, com impacto social de mais de mil pessoas, especialmente jovens e crianças em situação de vulnerabilidade social. Com geração de renda para o município, contribui voluntariamente para projetos edificantes de melhoria da qualidade de vida dos moradores da região, como o investimento de mais de R\$ 18 milhões para a construção de uma nova Unidade Básica de Saúde (UBS) e a ampliação do Centro da Juventude da Zona Noroeste, no Dique da Vila Gilda, na área continental de Santos onde vivem cerca de seis mil pessoas.

O terminal também desenvolve iniciativas próprias de inclusão social. Entre os destaques estão o projeto “BTP para Todos”, um curso gratuito oferecido pela empresa dentro do seu próprio terminal com o objetivo de capacitar pessoas com deficiência para trabalhar no setor portuário que já contribuiu para a qualificação de cerca de 250 pessoas em nove anos. O “Projeto Inclusive”, outra iniciativa social da BTP, promove a inclusão digital tanto para colaboradores interessados e seus familiares como para moradores de comunidades, por meio da oferta de curso de informática gratuito em parceria com o Senac Santos. Já nas comunidades do entorno, a BTP promove iniciativas voltadas a qualificação de jovens como a “Oficina de Preparação para o Mercado de Trabalho”, realizada atualmente no bairro do Saboó, em Santos, e um programa de visitas que promove a integração porto-cidade.

Para o CEO da BTP, Ricardo Arten, a empresa irá avançar ainda mais em sua agenda ESG (ambiental, social e de governança). “É nosso compromisso realizar uma operação portuária responsável que alie desenvolvimento econômico, respeito ao meio ambiente e inclusão social, por isso o nosso plano de investimentos para os próximos 20 anos seguirá as diretrizes ESG da empresa. Com o meio ambiente, nosso compromisso é sermos um terminal com zero emissão de carbono a partir de 2030”, afirma Arten.



Compromisso de investimentos com a renovação – Como parte do pedido de renovação do seu contrato de arrendamento, por mais 20 anos até 2047, a BTP firmou o compromisso de investimentos de R\$ 1.5 bilhão (em valores de dezembro de 2020) podendo ser ainda ampliando nos próximos anos. O pedido de renovação desenhado pela Empresa inclui o aumento de capacidade operacional, com aquisição de nova frota de equipamentos, além de reforço dos berços, readequação de instalações e edificações e automatização dos gates. O pacote de investimentos irá permitir o aumento de capacidade operacional em mais 40%. A capacidade de movimentação de cais da empresa será ampliada pela compra de quatro novos e modernos ship to shore crane (STS), totalizando 12 eletrificados, além de novas defensas. A área reefer também terá aumento significativo, passando das atuais 2.128 para cerca de 3.500 tomadas refrigeradas. Os investimentos do terminal também estarão voltados para tecnologia e inovação com a primeira rede privada 5G do setor portuário instalada no continente latino-americano, que contribuirá para ampliar a performance do terminal nos próximos anos. Atualmente, o processo de renovação da BTP encontra-se em fase final de aprovação pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

10 anos da BTP em números – Instalado na margem direita do Porto de Santos, a BTP tem capacidade para receber 3.900 caminhões para carga ou descarga a cada 24 horas, num frenético vai e vem de carretas e seus contêineres, ora carregados de medicamentos e alimentos, ora de carga de carne bovina e usando contêineres refrigerados. Para dar conta desse movimento, mais de 1.500 colaboradores, de pátio ou escritório, de manutenção ou operadores de sofisticados portêineres ou guindastes se revezam dia e noite numa atividade que não para.

- + de 7 mil navios atracados
- + de 9.5 milhões de contêineres movimentados
- + de 14.8 milhões de TEU movimentados
- + de R\$ 257 milhões destinados a remediação ambiental
- + de 300 projetos de melhorias implementados no terminal
- + de 1.500 empregos diretos e 7.500 empregos indiretos

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 28/11/2023

SECA EM MANAUS LEVOU SANTOS BRASIL A ESTUDAR NOVO SERVIÇO COM BALSAS EM VILA DO CONDE

Informações: Santos Brasil (28 de novembro de 2023)

Até fevereiro, a empresa vai inaugurar um novo produto no Norte para receber contêineres de longo curso, fazer trasbordo a balsas e entregar na casa do cliente esse insumo vindo da China

A forte estiagem na região Norte neste ano elevou os volumes no terminal da Santos Brasil em Vila do Conde, no Pará, e impulsionou a criação de um novo produto, com foco na movimentação de balsas, afirmou Ricardo Buteri, diretor comercial da empresa.

“O terminal de Vila do Conde se tornou opção logística para transbordo de balsas, desde o fim de setembro. Tivemos 3,5 mil contêineres adicionais em outubro. Só não fizemos mais porque não tinha espaço. Em novembro ainda vai ter um saldo, porque o volume do rio Amazonas subiu 21 cm, precisa de mais 15 cm para voltarem a transitar os navios com capacidade desejável”, disse ele, durante evento realizado nesta terça-feira (28).

A expectativa da companhia é que o volume adicional de contêineres na operação neste ano chegue a 10 mil TEUs (medida equivalente a contêineres de 20 pés).

“Começamos um estudo com a Companhia Docas para fazer valer um line-up de barçaças. É uma estratégia sobre a qual poderemos falar em breve. Até fevereiro, a Santos Brasil vai inaugurar um novo produto no Norte para receber contêineres de longo curso, fazer trasbordo a balsas e entregar na casa do cliente esse insumo vindo da China”, afirmou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 28/11/2023



SUZANO INICIA TESTES COM CAMINHÃO AUTÔNOMO PARA A MOVIMENTAÇÃO DE CELULOSE NO PORTO DO ITAQUI

Informações: Logweb (28 de novembro de 2023)

A Suzano iniciou os testes com um caminhão autônomo para a movimentação de celulose no Porto do Itaqui, localizado em São Luís, MA, primeiro terminal portuário do Maranhão a utilizar essa tecnologia. Esses testes estão ocorrendo de forma simultânea no Portocel (sociedade entre a Suzano e Cenibra), em Aracruz, ES. O projeto considera a utilização de cavalos mecânicos adaptados para transporte interno de celulose, principal carga movimentada pela empresa.

Os caminhões são totalmente controlados por inteligência artificial e utilizam câmeras e sensores integrados a diversos sistemas robóticos. O Sistema emprega uma abordagem Proporcional Integral Derivativa (PID), resultando em comandos eficientes para aceleração, frenagem e direção. Essa abordagem não apenas otimiza o consumo de combustível, reduzindo custos operacionais em cerca de 17% (fonte: 2018 University of Kentucky – An Economic Feasibility Assessment for Adoption of Autonomous Field Machinery in Row Crop Production), mas também minimiza o impacto ambiental, alinhado à estratégia de sustentabilidade da companhia.

A configuração autônoma dos veículos não apenas aprimora a eficiência operacional e a segurança, mas também oferece vantagens em relação a operações convencionais. Com um tempo de reação padrão de um décimo de segundo, o sistema autônomo supera a capacidade humana, essencial para lidar com eventos simultâneos em emergências.

Além dos benefícios mencionados, a operação autônoma proporciona eficiência operacional contínua, minimizando perdas e impactando positivamente na produtividade.

A tecnologia nos veículos, desenvolvida pela empresa Lume Robotics, abrange visão computacional, mapeamento, localização, planejamento de rotas, tomada de decisão, controle e central de operações. Os testes contemplam movimentações internas, desde o transporte da carga de celulose até subprocessos, como embarque de navio, descarga de barcas e movimentações em pátio, armazém e cais. “Essa tecnologia está alinhada com a estratégia da companhia de buscar soluções inovadoras e cada vez mais sustentáveis para nossas operações. A iniciativa também reforça o compromisso contínuo da Suzano de contribuir com o desenvolvimento do Estado do Maranhão. Temos a expectativa de que essa solução proporcione não apenas mais segurança e eficiência operacional, mas também fortaleça a cultura de inovação do Porto do Itaqui, resultando em ganhos significativos para o negócio e para a gestão, além do reforço da sustentabilidade ambiental por meio de uma operação com menor consumo de combustível”, finaliza Arnaldo Miranda, Gerente de Portos da Suzano.

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

Data: 28/11/2023

NESTA TERÇA (28), ÁREAS DO PORTO DE SANTOS TERÃO DESLIGAMENTO DE ENERGIA

Informações: Autoridade Portuária de Santos (28 de novembro de 2023)

Corte de energia será para execução de obras de forma segura

Nesta terça-feira (28/11), a partir das 8h da manhã, algumas áreas do Porto de Santos terão corte de energia elétrica. O desligamento da rede de média tensão será feito para garantir segurança em obras que estão sendo realizadas na margem direita do Porto de Santos. O desligamento está previsto para ser mantido até às 17h.

Importante salientar que o fornecimento de energia poderá ser reestabelecido antes do horário previsto, sem prévio aviso. Por isso, a Autoridade Portuária de Santos (APS) orienta que não sejam



efetuados serviços nas proximidades da rede (a menos que haja desligamento de acordo normas de segurança).

A programação poderá ser cancelada ou alterada em caso de mau tempo ou necessidade urgente de atendimento técnico pelas equipes.

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

Data: 28/11/2023

MAERSK E GOLDWIND ASSINAM ACORDO PARA METANOL VERDE

Informações: Guia Marítimo (28 de novembro de 2023)

Parceria histórica para impulsionar o metanol verde na navegação global

O acordo de compra entre A.P. Moller – Maersk e a desenvolvedora chinesa Goldwind, fornecedora de energia limpa, estende-se até a próxima década e representa o primeiro grande acordo de compra de metanol verde em larga escala para a indústria de transporte marítimo global.

“Este acordo é um marco para a Maersk, pois nos permite reduzir significativamente nossa pegada de emissões nesta década e manter-nos alinhados com a trajetória de 1,5 grau Celsius estabelecida no Acordo de Paris, garantindo o fornecimento contínuo de serviços de transporte marítimo com baixo teor de carbono aos nossos clientes na segunda metade desta década”, afirma Rabab Raafat Boulos, Diretora de Infraestrutura da A.P. Moller – Maersk.

A Maersk visa atingir emissões líquidas zero de gases de efeito estufa até 2040 em todo o seu negócio. O acordo reduz significativamente os riscos nas fases iniciais da jornada rumo ao líquido zero da Maersk e apoia as expectativas de um mercado competitivo de metanol verde até 2030. Os volumes recordes podem impulsionar anualmente mais da metade da capacidade habilitada para metanol que a Maersk atualmente possui em pedidos.

“Goldwind respeita a Maersk como pioneira no campo de combustíveis verdes marítimos, e estamos animados para promover em conjunto a transição verde com a Maersk. Com este projeto, a Goldwind continuará a explorar a aplicação inovadora de novas tecnologias, buscar a combinação orgânica de eletricidade verde e produção de combustível verde, e otimizar o processo de produção de metanol verde. A Goldwind está comprometida em colaborar com empresas envolvidas na indústria de metanol verde, com o objetivo de tornar o metanol verde um dos combustíveis marítimos limpos mais importantes e economicamente viáveis no futuro”, disse Wu Gang, Presidente da Goldwind.

Os volumes combinam uma mistura de bio-metanol verde e e-metanol, todos produzidos utilizando energia eólica em uma nova instalação de produção na Liga de Hinggan, Nordeste da China, cerca de 1000 km a nordeste de Pequim. A produção está prevista para começar em 2026. Após este acordo de compra assinado, a Goldwind espera confirmar uma decisão final de investimento para a instalação até o final do ano.

“Estamos encorajados pelo acordo porque sua escala e preço confirmam nossa visão de que o metanol verde atualmente é a solução de baixas emissões mais viável para o transporte marítimo que pode ter um impacto significativo nesta década. O acordo é um testemunho do impulso e dos vastos esforços que vemos entre os desenvolvedores ambiciosos que estão levando projetos adiante em várias regiões, no entanto, ainda temos um longo caminho a percorrer para garantir um mercado global de combustíveis verdes que possa possibilitar a descarbonização do transporte marítimo global”, concluiu Rabab Raafat Boulos.

A Maersk receberá sua primeira embarcação oceânica de grande porte habilitada para metanol (16.000 TEU) no primeiro trimestre de 2024 e está trabalhando diligentemente para encontrar soluções com uma ampla gama de parceiros globais para toda a série de navios que serão entregues em 2024-25.

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

Data: 28/11/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

DESONERAÇÃO DA FOLHA: FRENTES PARLAMENTARES AFIRMAM TER MAIORIA PARA DERRUBADA DO VETO

Deputados e senadores acreditam que a sessão do Congresso Nacional será marcada em meados de dezembro

Por Victoria Abel — Brasília



Plenário da Câmara dos Deputados: frentes parlamentares avaliam que têm votos suficientes para derrubada do veto — Foto: Agência O Globo

As frentes parlamentares de empreendedorismo e de comércio e serviços afirmam ter o número necessário de votos de deputados e senadores para a derrubada do veto à prorrogação da desoneração da folha de pagamento.

A desoneração da folha é voltada para os 17 setores que mais empregam no país e que são responsáveis por nove milhões de empregos. O presidente Lula vetou a proposta na semana passada, e agora o Congresso pode derrubar ou manter esse veto.

Os parlamentares dessas frentes esperam que uma nova sessão do Congresso Nacional seja marcada na segunda semana de dezembro.

— Sendo pautado até o final do ano, temos número para derrubar o veto. Cerca de 10 frentes parlamentares estão defendendo a derrubada. Me parece que o dia 15 de dezembro seria a data ideal — disse o autor do projeto de prorrogação da desoneração da folha, Efraim Filho (União-PB).

O projeto teve 430 votos favoráveis na Câmara dos Deputados e teve votação simbólica no Senado, já que tinha apoio da Casa.

Os parlamentares disseram estar abertos para ouvir a proposta do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para um novo projeto de lei para o tema, mas que primeiramente será necessária a derrubada do veto.

— Não podemos aceitar a manutenção do veto esperando por outra proposta. O governo não nos procurou, nem comentou sobre nova proposta. Dificilmente uma proposta nova caminharia a tempo para ser válida em 1º de janeiro. Temos tempo e temos número para derrubar o veto — disse o presidente da Frente Parlamentar do Empreendedorismo, deputado federal Joaquim Passarinho (PL-PA).

Um manifesto para a derrubada do veto será assinado na tarde desta terça-feira. As centrais sindicais, como a União Geral dos Trabalhadores (UGT) e a Força Sindical, vão participar do ato na Câmara dos Deputados.

A desoneração da folha substitui a contribuição previdenciária patronal de empresas que são intensivas em mão de obra, de 20%, por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Essa troca

reduz custos com contratações para atividades como têxtil, calçados, construção civil, call center, comunicação, fabricação de veículos, tecnologia e transporte. Se o veto do presidente não for derrubado, a medida terminaria no fim deste ano.

Para derrubar um veto, é necessária uma sessão conjunta de deputados e senadores, que precisa ser convocada pelo presidente do Congresso, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2023

CÂMARA ANALISA HOJE PROJETO QUE AUMENTA CUSTOS DO SETOR ELÉTRICO EM R\$ 28 BILHÕES

'Jabutis' inseridos no projeto que regulamenta a geração de energia eólica em alto-mar terão custo bilionário, segundo a Frente Nacional dos Consumidores de Energia

Por Alvaro Gribel — Brasília



Linhas de transmissão de energia em Belo Horizonte — Foto: Rodney Costa/Zimel Press/Agência O Globo

A Câmara dos Deputados pode votar nesta terça-feira o projeto de lei que estabelece o marco regulatório para a geração de energia eólica offshore (em alto-mar). O projeto, no entanto, traz uma série de "jabutis" (propostas alheias ao texto original) que foram incorporados ao texto e podem encarecer a conta de luz em até R\$ 28 bilhões por ano, segundo a Frente Nacional dos Consumidores de Energia, que reúne diversas entidades no setor.

De acordo com o presidente da Frente, Luiz Eduardo Barata, ex-diretor-geral do ONS, o deputado Zé Vitor (PL-MG), relator do projeto, incorporou os chamados "jabutis" na reta final das discussões.

— O projeto veio do Senado, quando chegou na Câmara, foi até melhorado, mas na reta final foram incorporadas propostas que são um verdadeiro show de horrores para os consumidores — afirmou.

Os chamados "jabutis" são propostas que pegam carona em outros projetos de lei, que não são o objeto principal da proposta. Geralmente, são assuntos polêmicos, que acabam sendo aprovados sem discussão.

Barata diz que a medida mais cara inserida de última hora tem relação com as termelétricas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, movidas a gás, e que terão obrigatoriamente que ser contratadas pelo setor. Essas usinas foram inseridas no projeto de privatização da Eletrobras, e agora podem ficar ainda mais caras.

— A privatização da Eletrobras incluiu a obrigatoriedade de se construir térmicas a gás em regiões que não tem fornecimento de gás. Agora, esse jabuti permite que preço teto de contratação do gás seja definido pelas próprias distribuidoras de gás. Ou seja, quem vende vai definir o preço que será obrigatoriamente comprado pelos consumidores. A conta pode chegar R\$ 16 bilhões — afirmou.

Além disso, explica, há R\$ 8,6 bilhões em custos extra para a contratação de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), mais R\$ 500 milhões para a contratação de energia eólica no Sul do país, e a contratação de térmicas a hidrogênio verde, por mais R\$ 3 bilhões.

— O projeto de lei em si já nos parece sem sentido, porque a eólica offshore (no mar) custa quatro vezes o valor da eólica onshore (em terra), e ainda temos muito potencial em terra. O problema é que além disso ainda vieram os jabutis, com essa conta bilionária — disse.

Entre os assinantes da comunicação da Frente estão a Associação Nacional dos Consumidores de Energia (Anace), a Associação dos Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (ABRACE), a Associação Brasileira das Indústrias de Vidro (ABIVIDRO) e Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC), entre outras.

Procurado, o deputado Zé Vitor, relator do projeto, não retornou aos pedidos de entrevista.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 28/11/2023

GOVERNO FEDERAL TEM SUPERÁVIV DE R\$ 18,3 BILHÕES EM OUTUBRO

No acumulado do ano, Tesouro Nacional, Banco Central e Previdência Social estão negativos em R\$ 75,09 bilhões, sem contar as despesas com juros

Por *Alvaro Gribel — Brasília*



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Divulgação/Ministério da Fazenda

O governo federal (Tesouro Nacional, Banco Central e Previdência Social) registrou superávit de R\$ 18,3 bilhões em outubro, segundo dados divulgados pelo Ministério da Fazenda nesta terça-feira. A expectativa do mercado, segundo o relatório Prisma Fiscal, era de um superávit de R\$ 17 bilhões.

No acumulado do ano, no entanto, as contas públicas ficaram no vermelho em R\$ 75 bilhões. A Previdência Social registrou déficit de R\$ 270,2 bilhões, enquanto o Tesouro Nacional e o Banco Central tiveram superávit de R\$ 195,6 bilhões.

Já no acumulado em 12 meses até outubro, o déficit chegou a R\$ 85,3 bilhões, o que corresponde a 0,83% do PIB. De acordo com o último relatório bimestral de receitas e despesas, o governo espera encerrar o ano com um déficit de R\$ 177,4 bilhões, menor do que a meta de déficit de R\$ 228,1 bilhões prevista pela Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2023.

"O Tesouro Nacional e o Banco Central (em outubro) foram superavitários em R\$ 36,9 bilhões, enquanto a Previdência Social (RGPS) apresentou déficit de R\$ 18,6 bilhões. Comparado a outubro de 2022, o resultado primário observado decorre da combinação de um aumento real de 0,6% (+R\$ 1,1 bilhão) da receita líquida e um acréscimo real de 10,1% (+R\$ 14,9 bilhões) das despesas totais", disse o Tesouro em nota.

- Governo central teve superávit de R\$ 18,3 bilhões em outubro, mas as contas estão no vermelho em R\$ 75 bilhões no acumulado do ano. Em 12 meses, o déficit é de R\$ 85,3 bilhões.
- Tesouro Nacional teve superávit de R\$ 192,78 bilhões de janeiro a outubro, mas a previdência social registrou déficit de R\$ 267,47 bilhões e o Banco Central ficou no vermelho em R\$ 402 milhões.
- Como percentual do PIB, as contas do governo central saíram de um superávit de 0,8% do PIB em outubro de 2022 para um déficit de 0,8%, no acumulado de cada ano.

Previdência produz o rombo

No acumulado dos últimos 12 meses até outubro, o déficit do Regime Geral da Previdência (RRPS) somado ao déficit da previdência dos militares chegou a R\$ 388,6 bilhões segundo o Tesouro, o que corresponde a um rombo de 3,9% do PIB.

"O aumento do déficit do RRPS entre outubro de 2022 e outubro de 2023, em 14,6 bilhões, decorre do efeito conjunto do aumento de R\$ 41,2 bilhões dos benefícios previdenciários e da elevação de R\$ 26,6 bilhões de arrecadação líquida 26,6 bilhões da arrecadação líquida desse regime", disse.

Setembro no azul

Em setembro, as contas haviam ficado no azul em R\$ 11,5 bilhões em setembro, o melhor resultado para o mês de setembro desde 2010. O bom resultado, no entanto, foi influenciado pela entrada de R\$ 26 bilhões de recursos apropriados pelo Tesouro de contas paradas no PIS/Pasep.

Esses recursos não foram contabilizados como receita pelo Banco Central, que é quem faz a consolidação da estatística fiscal para fins de cumprimento da meta de resultado primário.

Arrecadação

Em outubro, a arrecadação com impostos, contribuições e demais receitas do governo registrou aumento real (após descontada a inflação) de 0,10% em outubro deste ano, ficando em R\$ 215,6 bilhões. No mesmo mês do ano passado, o total arrecadado foi de R\$ 205,4 bilhões.

Foi a primeira alta após quatro quedas consecutivas ao mês. De janeiro a outubro de 2023, em valores corrigidos pelo IPCA, a arrecadação somou R\$ 1,907 trilhão, queda de 0,68% em relação ao mesmo período de 2022.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2023

GOVERNO TENTA INSTALAR AMANHÃ COMISSÃO DE MP DE HADDAD QUE PODE RENDER R\$ 35 BI

Medida Provisória terá como relator o deputado Luiz Fernando Faria (PSD-MG)

Por Victoria Abel — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A base governista de Lula no Congresso Nacional tenta instalar nesta quarta-feira a comissão especial para análise da medida provisória que aumenta a tributação de grandes empresas que possuem benefícios fiscais de ICMS, e pode render R\$35 bilhões. O relator da matéria já foi definido e será o deputado federal Luiz Fernando Faria (PSD-MG). A presidência deve ser ocupada por um representante do Senado

O líder do governo na Câmara dos Deputados, Alencar Santana, acredita que a comissão mista (deputados e senadores) para a matéria seja aberta amanhã, mas aliados do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), ainda não confirmam uma data.

A proposta prevê o fim de isenções fiscais em impostos federais para atividades de custeio em empresas que possuem incentivos estaduais de ICMS. A ideia tem sofrido resistência de deputados. Eles avaliam que estados que investiram nas renúncias fiscais para atrair companhias, podem sair perdendo.

A previsão de início da discussão ocorre depois que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, sugeriu que o montante de tributos não quitados no passado possam ter um desconto, a partir de 65%, e um pagamento parcelado. A sugestão é um meio termo ao pedido de deputados para o perdão total das dívidas anteriores à publicação da lei.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/11/2023

EXPLORAÇÃO DE POTÁSSIO NO BRASIL É PAUTA DE DEBATE NA CI

A Comissão discutiu a pauta em reunião realizada no último dia 21/11. Membros e participantes destacaram a importância do projeto e, também, as necessidades do país e possíveis implicações da exploração do fertilizante no país.

Por Dino



Exploração de potássio no Brasil é pauta de debate na CI — Foto: DINO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) reuniu-se no último dia 21 de novembro para debater a exploração de potássio no Brasil, mais especificamente na região Amazônica. A pauta, que está em constante discussão por parte de órgãos responsáveis e empresas interessadas no tema em

questão, foi levada à reunião devido a um requerimento feito pela senadora Tereza Cristina (PP-MS).

A produção de fertilizantes em território nacional é requerida por empresas, grupos políticos e mobilizações do segmento de desenvolvimento agropecuário, que levam em consideração a pouca qualidade do solo em determinadas áreas do país e, ao mesmo tempo, o alto custo de importação de minerais. Informações do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) pontuam que, no primeiro semestre de 2023, o potássio foi responsável pela maior parcela de importações minerais, correspondendo a 44% do total.

A importância do ativo está diretamente ligada às necessidades de produção agrícola nacional. De acordo com um estudo da Secretaria Especial de Assuntos Estratégicos, o potássio (K) trata-se de um nutriente essencial para o desenvolvimento de algumas espécies de plantas, conhecido também como macronutriente primário juntamente com o nitrogênio (N) e fósforo (P). Ainda segundo informações do órgão, “a produção de fertilizantes está diretamente ligada à produção agrícola e à disponibilidade de matérias-primas básicas produzidas a custos economicamente viáveis”.

Representantes trazem suas percepções

A reunião da comissão também contou com a presença do diretor-executivo do Sindicato das Indústrias de Matérias-Primas para Fertilizantes, Bernardo Silva, do representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Bruno Santos Caligaris, do presidente da Potássio do Brasil, Adriano Espeschit, entre outros representantes de órgãos e grupos que acompanham o andamento do projeto.

Para o presidente da Potássio do Brasil, empresa que ainda está passando pelas fases de licenciamento para poder iniciar o processo de extração e tratamento do minério de potássio no município de Autazes (AM), a exploração do mineral na região, quando feita com responsabilidade ambiental, pode representar uma oportunidade econômica para a Amazônia. “O agronegócio é o principal ativo da economia nacional e, por vezes, passa por dificuldades para obtenção do cloreto de potássio devido a questões que influenciam na importação, principalmente os custos envolvidos”, comenta Adriano.

Andamento do projeto

O projeto para extração do minério exige uma série de etapas, estipuladas por órgãos nacionais de controle e proteção ambiental, como, nesse caso, o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam). A depender da região em que se propõe a construção das instalações, demais instituições, como a FUNAI, juntamente com lideranças de povos indígenas amazonenses, também atuam para garantir que a delimitação do território a ser utilizado respeite os direitos dessas comunidades.

A Potássio do Brasil iniciou o desenvolvimento do projeto em 2009, dando início à pesquisa mineral. Após, houve a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), que são obrigatórios para a participação no licenciamento. Em 2023, a liberação para seguir as próximas determinações do projeto segue em debate, com intuito de verificar seu impacto no meio ambiente e, ao mesmo tempo, os possíveis benefícios da produção do fertilizante em território nacional.

Fonte: *O Globo - RJ*
Data: 28/11/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS RESCINDE CONTRATO E 'REESTATIZA' REFINARIA NO CEARÁ; COMPRADORA VAI PEDIR INDENIZAÇÃO

Ativo foi vendido no ano passado para Grepar, mas transferência foi adiada várias vezes por questões fundiárias, segundo estatal

Por *Carlos Eduardo Valim, Amélia Alves e Denise Luna*

Depois de adiar duas vezes a entrega de uma refinaria no Ceará, vendida por US\$ 34 milhões (R\$ 167,3 milhões) no ano passado, a Petrobras decidiu rescindir o contrato. A estatal anunciou a "reestatização" da Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (Lubnor) na segunda-feira, 27, com o argumento de que algumas condições precedentes para transferência do ativo não foram concluídas.

Conforme o Estadão antecipou, a transferência para o grupo cearense Grepar da Lubnor estava prevista inicialmente para ocorrer em 1º de agosto. A data foi alterada para 1º de setembro e, em seguida, para 1º de outubro. Por contrato, o ativo precisava ser transferido até 25 de novembro, ou o negócio seria desfeito, e o primeiro pagamento feito pela Grepar, devolvido. A empresa promete cobrar indenização pelos prejuízos causados.

Segundo a Petrobras, a desistência acontece "em razão da ausência de cumprimento de condições precedentes estabelecidas até o prazo final definido em tal contrato (25/11/2023), em que pesem os melhores esforços empreendidos pela Petrobras para conclusão da transação".

Desde que assumiu em janeiro, o atual governo demonstrou repetidamente desinteresse na venda de ativos públicos. No dia 2 de janeiro, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, logo após assumir o cargo, determinou a revogação dos processos de privatização de oito empresas, indicadas pelo ex-presidente Jair Bolsonaro. Em 11 de maio, declarou, durante evento: "Não vamos vender mais nada da Petrobras, os Correios não serão vendidos. Vamos tentar fazer com que a Petrobras possa ter a gasolina e óleo diesel mais baratos".



Contrato de venda da Lubnor foi rescindido Foto: Adriano Machado/ Reuters

A Lubnor é a menor unidade de refino da lista de oito refinarias da estatal colocadas à venda pelo governo Bolsonaro, mas estratégica por ser uma das maiores fabricantes de asfalto do País e fornecedora para todo o Nordeste. Em junho, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a venda da Lubnor para a Grepar. Depois disso, a empresa pagou a primeira parcela, depositando 10% dos US\$ 34 milhões acordados pela compra.



A empresa cearense também investiu previamente cerca de US\$ 10 milhões, incluindo quatro anos de estudos de negócios, consultoria e preparação para operar a refinaria. Ela também planejou, a partir de setembro, a contratação de 50 trabalhadores e estima que o investimento total na operação atingiria US\$ 100 milhões.

O impasse para a entrega da refinaria aconteceu devido a questões fundiárias, as quais a Petrobras alegava terem atrasado a conclusão do negócio. A Lubnor está localizada em terreno com partes em posse da União e da Prefeitura de Fortaleza. A maior parte foi dada em outorga gratuita à estatal pela Secretaria de Patrimônio da União. Já algumas ruas, que compreendem cerca de 15% do terreno, são da capital cearense. Em dezembro, ainda com a Petrobras sob comando da gestão anterior, a estatal ofereceu proposta pela compra das áreas da prefeitura, que a considerou baixa.

Os valores se aproximaram nos meses seguintes, mas a gestão do prefeito Sarto Nogueira (PDT) alegou que a venda dos seus terrenos só seria feita após a aprovação do negócio pelo Cade. A Grepar se dispôs a fazer a compra por conta própria, mas não conseguiu avançar na proposta.

Sem fundamento

A empresa disse que foi “surpreendida” pela decisão da Petrobras de fazer a rescisão “sem fundamento contratual”. Segundo a Grepar, o alegado impedimento do negócio em face das condições fundiárias “não procede”. “Tais condições fundiárias estão vinculadas às condições precedentes que a Grepar validamente renunciou há meses e a Petrobras não poderia suscitar como fundamento de rescisão do contrato”, diz.

Ainda conforme a Grepar, a Petrobras “deixou inequivocamente de implementar condição precedente obrigatória para a qual não existia óbice de implementação”, exceto a inação da própria estatal. “Nesta circunstância, o Direito e o próprio contrato impedem que a parte que esteja inadimplente pudesse pedir a rescisão do contrato”, destaca.

“Assim, é juridicamente inadmissível a rescisão implementada pela Petrobras com base em seu próprio inadimplemento, uma vez que deu causa e acarretou a não ocorrência do fechamento dentro do prazo final”, afirma a Grepar, em nota. Apesar disso, a Grepar afirma que não insistirá na manutenção do negócio, “face à quebra de confiança e à inequívoca intenção da Petrobras de não prosseguir com a transação contratada, conforme explícitas e reiteradas declarações do Presidente Jean Paul Prates tão logo assumiu o comando da Petrobras, em março deste ano”.

Mas a empresa promete adotar as medidas jurídicas para resguardar os seus direitos de ser indenizada pelas perdas e danos que a Petrobras de forma deliberada lhe causou, frustrando negócio já contratado.

Mudança no visual

Localizada em uma área nobre e turística da cidade, entre as praias do Futuro e Iracema, a Lubnor é considerada “um patinho feio no meio do ponto turístico”, e está diante de um impasse, segundo fontes. Ao mesmo tempo em que a continuidade da operação da unidade traz ganhos para a prefeitura, como emprego e renda, a poluição visual levou ao planejamento da sua desativação em 2026. As conversas entre a prefeitura e a estatal para reverter esse processo já começaram, e devem ser aceleradas após a retomada do ativo pela Petrobras.

O primeiro passo seria a mudança visual da unidade, para causar menos agressão ao polo turístico. Uma das medidas possíveis seria levar o quadro de boias - onde os navios carregam e descarregam produtos -, para o alto mar. Hoje a operação é feita a beira-mar, e isso evitaria o incômodo que a aproximação de grandes petroleiros traz aos turistas.

A unidade poderá também se comprometer a compensar as emissões de carbono rumo ao net zero (zero emissões), seguindo a nova linha adotada pela Petrobras de descarbonizar todas as suas operações. A geração de energia passaria a ser solar fotovoltaica e o hidrogênio produzido na refinaria e pouco utilizado poderá ser trabalhado para iniciar um projeto de hidrogênio verde, segundo fontes ligadas ao negócio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/11/2023

GREVE DO METRÔ NÃO VAI INTERROMPER PLANO DE PRIVATIZAÇÕES EM SP, DIZ TARCÍSIO

Governador e prefeito da capital criticam paralisação, que afeta transporte público nesta terça-feira, 28, na capital e falou em individualizar conduta de integrantes. Sindicato defende atuação
Por Gonçalo Junior

O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) afirmou nesta terça-feira, 28, que as greves no setor de transportes não vão interromper o plano de privatizações no Estado de São Paulo. Funcionários do Metrô e da CPTM cruzam os braços em protesto contra a privatização da companhia de saneamento básico (Sabesp) e a concessão das linhas metroferroviárias, duas das principais promessas de Tarcísio durante a campanha eleitoral de 2022.

“Nós defendemos as privatizações como forma de trazer investimentos para o Estado de São Paulo. Essa posição foi vitoriosa. Estamos seguindo a campanha”, afirmou o governador em entrevista coletiva no Palácio dos Bandeirantes. Também participaram da entrevista coletiva representantes do Metrô, CPTM e Sabesp.

Para especialistas em Direito do Trabalho ouvidos pelo Estadão, o movimento pode ser considerado abusivo, uma vez que não se pauta por reivindicações trabalhistas, mas por um protesto político. Na segunda-feira, 27, o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) ordenou o funcionamento mínimo de 80% dos serviços das linhas de metrô nos horários de pico, dentre outras determinações (leia mais abaixo).



Paralisação afeta linhas do metrô e da CPTM, como em Mauá (foto) Foto: Taba Benedicto/Estadão

“As desestatizações, os estudos para concessões, não vão parar. Não adianta fazer greve com esse mote. Nós vamos continuar tocando porque dissemos que faríamos isso. E a operação da Sabesp vai acontecer ano que vem, podem ter certeza disso, e vai ser um grande sucesso”, afirmou o governador.

Funcionários do Metrô, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), da Sabesp e da Fundação Casa também aprovaram participação no movimento nesta terça, em São Paulo, afetando parcialmente todas as linhas metroferroviárias.

O governo classificou a adesão como “baixa”, informando que 70% do efetivo da CPTM está atuando nesta manhã. No caso da Sabesp, o percentual é de 80% e não há registros de problemas no abastecimento, diz o Palácio dos Bandeirantes.

Os metroviários representaram um contraponto, ainda conforme o governo, com 88% de adesão à paralisação. Acompanhe aqui como está a situação das linhas afetadas.

Tarcísio fala em descumprimento de ordens judiciais e avalia punições

Na segunda-feira, 27, o TRT determinou o funcionamento mínimo de 80% dos serviços das linhas de metrô nos horários de pico e de 60% nos demais períodos. Em caso de descumprimento, são R\$ 700 mil de multa diária.

Já a CPTM deverá operar com 85% do efetivo nos horários de pico e 60% nos demais intervalos, sob multa diária de R\$ 600 mil. Na Sabesp, a Justiça fixou 70% do contingente, sob multa diária de R\$ 30 mil em caso de descumprimento.



Tarcísio criticou o que chamou de descumprimento das ordens judiciais no caso da ausência dos metroviários nas estações nos horários de pico. O poder estadual afirma que pretende punir individualmente os funcionários que não compareceram ao trabalho. “A partir da decisão da Justiça, nós vamos individualizar as condutas. Vamos estudar as punições, nos limites da legislação e da razoabilidade”, afirmou.

Pedro Moro, presidente da CPTM, prometeu investigar o aumento do número de atestados médicos apresentados pelos funcionários nos dias de paralisação. Segundo Moro, a média de atestados em outubro aumentou cinco vezes - a categoria realizou uma paralisação no dia 3. “Só hoje, tivemos o dobro de comprovantes médicos”, afirmou.

A greve foi articulada pelos sindicatos e partidos de oposição ao governo paulista. Os grevistas pretendem mobilizar a população contra o Projeto de Lei (PL) que autoriza a venda da Sabesp. A proposta será avaliada por audiência pública nesta terça.

Os sindicatos também protestam contra os planos do governador de privatizar linhas de metrô e trem. A Linha 7 (Rubi) deve ser a primeira a ser entregue à iniciativa privada na atual gestão como parte do projeto chamado “Trem das Cidades” chegando até Campinas. A intenção é conceder os outros ramais do transporte ferroviário e as linhas do Metrô que ainda são operadas pelo poder público.

Membros dos sindicatos citam os recentes episódios envolvendo a distribuidora de energia Enel como argumento contra a privatização. A capital e parte da região metropolitana foram afetadas por um apagão que durou quase uma semana.

Os sindicatos afirmam ter oferecido três alternativas à gestão para não paralisar os serviços: a realização de um plebiscito sobre a privatização dos serviços públicos (a categoria já vem realizando uma consulta à população), a paralisação da tramitação do projeto de lei da Sabesp e a liberação das catracas para a população.

“O governo não aceitou nenhuma dessas três alternativas. Nós fizemos um plebiscito popular que deu mais de 90% da opinião das pessoas contra a privatização dos serviços essenciais. Então, como mínimo, o governo tinha que chamar um plebiscito oficial para ouvir a opinião da população”, disse a presidente do sindicato dos metroviários, Camila Lisboa.

Em entrevista à Rádio Eldorado na manhã desta terça-feira, o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB) também criticou a greve. Segundo ele, a população não pode ser afetada por uma pauta de interesse ideológico e político.

“É a quarta vez que o Sindicato dos Metroviários faz isso neste ano, prejudicando a população e descumprindo decisão judicial. É uma manobra política, de interesse ideológico deste sindicato. Mas tenho convicção que terá um ato para reverter tudo isso. O sindicato pode ter o seu pensamento ideológico contra as privatizações, mas não pode utilizar a população, que está sendo prejudicada. Isso é totalmente errado”, afirmou Nunes. /COLABOROU RENATA OKUMURA

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/11/2023

NINGUÉM ESTÁ FALANDO EM REVISAR GASTO PARA TER SUPERÁVIT, MAS DE TER GASTO EFICIENTE, DIZ TEBET

Segundo ministra do Planejamento, proposta prevê tirar de onde está sendo ineficiente para colocar onde precisa

Por Fernanda Trisotto

BRASÍLIA - A ministra do Planejamento, Simone Tebet, disse nesta terça-feira, 28, que a revisão de gastos proposta por sua pasta não tem como objetivo chegar à meta fiscal de déficit primário zero em 2024, mas sim alcançar um gasto eficiente. Por isso, a ministra defendeu que é importante não ter

medo de falar de revisão de gastos, porque responsabilidade social não é antagônica a compromisso social.

“Vamos falar de revisão de gastos para falar de qualidade. Ninguém está falando de revisão de gastos para poupar. Ninguém está falando de revisão de gastos para fazer no ano de 2024 superávit primário. Estamos falando de tirar do orçamento, onde está sendo ineficiente, para se colocar onde precisa”, afirmou a ministra na abertura do seminário Orçamento por Desempenho 2.0, da Secretaria de Orçamento Federal (SOF).

A ministra agradeceu à equipe da SOF, lembrando que este primeiro ano de governo com a retomada do Ministério do Planejamento não foi um ano fácil e disse que até mesmo servidores de carreira da pasta dizem que nunca houve um Orçamento tão desafiador quanto este.



Tebet diz que é hora de falar de reforma orçamentária
Foto: Adriano Machado/Reuters

“Tivemos de trabalhar com teto de gastos ainda capenga, numa transição de novo arcabouço e depois do meio do ano com aprovação de arcabouço. Até hoje não sei o que está valendo, mas 31 de dezembro está chegando e a partir de 1º de janeiro é outra realidade”, disse.

A ministra reiterou que esse final de ano é decisivo, com muitos projetos importantes a serem aprovados no Congresso, e que 2023 foi um ano atípico. Ela ainda disse que não pode prometer um 2024 mais tranquilo, mas destacou a relevância da implementação de mudanças que estão no Congresso, como a reforma tributária, que dará um salto de eficiência para o País.

“Virando a página da reforma tributária, está na hora de falarmos de reforma orçamentária”, disse, fazendo alusão ao Projeto Romano, que é a proposta de atualização da lei de finanças públicas por parte do Planejamento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/11/2023

Valor ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PERFIN PLANEJA LEVANTAR R\$ 2 BI PARA INVESTIR EM INFRAESTRUTURA

A captação dos recursos deverá ir até abril de 2024. O prazo para a formação do portfólio é de cinco anos, e o prazo do investimento é de 11 anos

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A gestora Perfin planeja levantar R\$ 2 bilhões junto a investidores brasileiros para ampliar sua atuação no setor de infraestrutura, segundo a diretora de operações, Carolina Rocha. Nos últimos dias, o grupo iniciou a captação de um novo fundo com foco no setor, com meta de chegar a R\$ 1 bilhão. Porém, o volume deverá aumentar com captações adicionais, diz ela.

No alvo do grupo estão cerca de R\$ 5 bilhões de ativos mapeados, que deverão vir a mercado nos próximos três anos. “Obviamente nem tudo isso necessariamente se transforma em realidade, depende das circunstâncias. Mas nossa ideia é que as captações cheguem a um valor próximo de R\$ 2 bilhões no Brasil. Além disso, temos buscado investidores de fora, que poderiam complementar esse cheque”, afirma Rocha.



— Foto: Pixabay

O fundo já em estruturação é o Perfin Infra II. A captação dos recursos deverá ir até abril de 2024. O prazo para a formação do portfólio é de cinco anos, e o prazo do investimento é de 11 anos.

O foco da Perfin são quatro segmentos: rodovias, saneamento básico, geração e transmissão de energia. São setores em que a gestora já atua, por meio de plataformas como a EPR, empresa de rodovias em sociedade com a Equipav; a Comerc, de geração e comercialização de energia, junto com

a Vibra; além do consórcio formado com Aegea e Kinea para projetos de água e esgoto.

Um novo setor no qual a Perfin avalia entrar é o de logística — possivelmente com estruturas de armazenagem ou portos, por exemplo. “Temos mapeado ativos no setor, estamos olhando há um ano. Em saneamento, por exemplo, estudamos por três anos antes de entrar. Mas é um segmento que já poderia entrar nos investimentos desse fundo”.

Hoje, a Perfin já tem R\$ 9 bilhões de ativos de infraestrutura sob sua gestão. O setor já tem uma participação relevante dentro da gestora, que soma um total de R\$ 29 bilhões sob gestão.

O fundo Perfin Infra II é o segundo da gestora voltado ao setor de infraestrutura de forma mais ampla. O primeiro foi o fundo Mercury, lançado no fim de 2020, que à época levantou cerca de R\$ 1,7 bilhão. “Como era nosso primeiro fundo multisetorial, demos um prazo de formação do portfólio mais curta, de três anos. Esse período está terminando agora”, diz ela.

Além do Mercury, a Perfin vinha investindo em infraestrutura por meio de fundos mais específicos, que atuaram para “complementar o cheque” no setor — como o Apollo, de energia, o Discovery, de saneamento, e o Voyager, de rodovias.

Dentro dos R\$ 5 bilhões de projetos na mira do novo fundo, Rocha afirma que deverá haver um peso equivalente entre os quatro segmentos principais. “Deve ser um portfólio equilibrado ao longo do prazo de investimento. Neste ano, nos movemos mais em rodovias, mas há muita coisa por acontecer em saneamento no ano que vem. Em energia também há um ‘pipeline’ claro de linhas de transmissão por vir, e, em geração, temos olhando algumas oportunidades”, diz.

A EPR, empresa de rodovias formada junto à Equipav, teve um crescimento acelerado desde meados do ano passado. Nesse período, foram conquistadas quatro concessões, com cerca de R\$ 19 bilhões de obras por fazer. Segundo a diretora, há espaço para mais crescimento no curto prazo. “Ainda temos recursos, o momento ainda é propício, vamos continuar olhando”. Sobre a ausência de propostas no leilão da BR-381, em Minas Gerais, ela afirma que os riscos envolvidos no projeto levaram à decisão de ficar de fora da licitação.

Em saneamento, a Perfin também deverá manter sua parceria com a Aegea para estudar novos ativos, segundo ela. “Temos essa plataforma juntos com ativos no Sul do país, e a ideia é alimentar essa parceria”. No fim do ano passado, o consórcio foi o único interessado no leilão de privatização da Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan).

A privatização da Sabesp, que o governo paulista tenta realizar até 2024, poderá ser estudada pelo consórcio. Porém, Rocha avalia que o processo ainda está muito preliminar. “É um dos ativos fora da região Sul em que poderíamos entrar juntos. Mas a verdade é que ainda há muitas indefinições. Precisamos de mais clareza para entender como será esse processo, se vai acontecer de fato, para dizer se vamos ir adiante”.

No segmento de geração, o grupo analisa projetos de fonte solar e de gás natural. Os investimentos nessa área deverão ser feitos preferencialmente por meio da Comerc, mas caso não se encaixe na estratégia da empresa, a gestora também poderá seguir por conta própria, diz ela.

Em transmissão de energia, a diretora também afirma que a Perfin analisa todas as oportunidades. “Ainda não tomamos uma decisão final, mas estamos analisando os leilões, tanto o que acontecerá em dezembro quanto aquele marcado para o meio de 2024”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/11/2023

NO MEIO DO CAMINHO

Paraná quer R\$ 61 bilhões em investimentos para se tornar hub logístico da América do Sul e transformar sua indústria, que cresce associada ao desempenho do agronegócio no interior do Estado, na terceira maior do Brasil

Por Vinicius Konchinski — Para o Valor, de Curitiba



O Paraná está em busca de investidores para tocar pelo menos R\$ 61,5 bilhões em projetos de infraestrutura logística no Estado. A ideia do governo é que esses investimentos, aliados à iniciativa de cooperativas agropecuárias para aumentar o processamento interno de sua produção do campo, levem a indústria paranaense a ser a terceira maior do país. Com sua posição privilegiada entre diferentes regiões produtoras de commodities agrícolas, centros consumidores, portos e os principais países vizinhos, o plano é que esses investimentos sejam capazes de tornar o Estado o hub logístico da América do Sul, impulsionando a indústria paranaense.

Segundo dados de 2021 tabulados pelo IBGE, o Paraná já tem a quarta maior produção industrial do Brasil, atrás de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. No primeiro semestre de 2023, a economia do Estado cresceu 8,6% ante o mesmo período do ano anterior, de acordo com o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Iparades), contra 3,7% da média nacional - o IBGE ainda não tem dados estaduais para o período. Para o governador Ratinho Júnior (PSD), esse desempenho indica que o Paraná pode ganhar ainda mais relevância no cenário nacional.

Ainda segundo o IBGE, o Paraná produziu 6,1% do Produto Interno Bruto (PIB) do país em 2021, quinta maior participação, atrás do Rio Grande do Sul. “A primeira coisa que um empresário avalia sobre onde vai abrir um negócio é a logística”, afirmou Ratinho Junior ao Valor. “Estamos comprometidos em prover a infraestrutura para que mais empresas venham ao Paraná.”



Parte do desenvolvimento industrial que vem ocorrendo no Paraná deve-se às cooperativas agrícolas, que estão se convertendo em organizações agroindustriais. Já processam quase a metade do que produzem no campo e exportam isso a mais de cem países. Cerca de 80% disso trafega em caminhões, até porque as ferrovias que cortam o Estado não comportam tamanha produção. “Nosso principal gargalo é o transporte”, diz Nelson Costa, superintendente da Federação e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Fecoopar), que congrega responsáveis por 62% da produção agropecuária no Paraná, a terceira maior do país, ainda segundo o IBGE.

No campo rodoviário, está em curso o maior pacote de concessões do país. São 3.368 km de estradas federais e estaduais, que devem receber investimentos de R\$ 50 bilhões, sendo a maior parte disso até 2030. Quase metade dos trechos receberá obras de duplicação; 80% das estradas sob concessão terão duas pistas. As maiores rodovias fazem parte do chamado “Anel de Integração”, que interliga as principais cidades com a capital, Curitiba, e o porto de Paranaguá e que haviam sido concedidas em 1997.

Com o fim desses contratos, em 2021, porém, cancelas de pedágio foram abertas e concessionárias paralisaram serviços. Desde então, problemas causados por chuvas e falta de manutenção têm afetado o transporte de pessoas e cargas. A expectativa do setor produtivo em relação às novas concessões, com 30 anos de duração, é grande. “Não temos outra opção. O governo não pode pagar pelo o que as estradas precisam”, diz Edson Vasconcelos, presidente da Federação das Indústrias do Paraná (Fiep). “Não podemos correr o risco de termos um colapso logístico”, afirma o executivo.

Dos seis lotes do pacote de concessões, dois já foram leiloados. O lote 1 foi arrematado em agosto pelo grupo Pátria, que se comprometeu a investir R\$ 7,9 bilhões em obras e R\$ 5,2 bilhões na manutenção de estradas que ligam Curitiba à região dos Campos Gerais, incluindo Ponta Grossa. Já o Lote 2 foi adquirido pelo Grupo EPR, em setembro. A empresa deve investir R\$ 10,8 bilhões em obras nas estradas entre a capital e o litoral e arcar com R\$ 6,5 bilhões de manutenção nas três décadas de contrato.

Em ambos os leilões, as empresas vencedoras foram as únicas a apresentarem propostas. Marco Aurélio Barcelos, diretor-presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), disse que os novos leilões, programados para 2024 e 2025, devem ter concorrência. Segundo ele, o tamanho dos projetos tende a atrair grupos estrangeiros.

“A primeira coisa que um empresário avalia sobre um negócio é a logística”

— *Ratinho Junior*

Ainda são esperados R\$ 11,5 bilhões em uma ferrovia de 628 km entre Cascavel e o porto de Paranaguá: a Nova Ferroeste. A Ferroeste atual vai de Cascavel a Guarapuava, onde liga-se à Malha Sul, que passa por Ponta Grossa e segue a Paranaguá. Por ela, porém, um contêiner refrigerado (usado no transporte de carnes, por exemplo) leva até cinco dias para completar o trajeto. A Nova Ferroeste poderia reduzir isso para 20 horas e diminuir o custo do transporte em cerca de 30%. O projeto prevê expansões para o oeste de Santa Catarina e Mato Grosso do Sul, regiões que são grandes produtoras de carnes, podendo chegar a 1.567 km. O plano foi incluído na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do governo federal. Seu custo total pode superar R\$ 35 bilhões.

O governo estadual quer licenciar e leiloar, até o início de 2025, uma autorização para operação do trajeto completo da ferrovia por 99 anos. A empresa vencedora ficaria responsável por construir a linha Cascavel-Paranaguá e poderia estendê-la conforme fatura com a operação do primeiro trecho.

Costa, da Fecoopar, defende obras emergenciais nas ferrovias atuais enquanto a Nova Ferroeste não começa a funcionar, o que só seria possível em 2032. O governo federal estuda uma prorrogação antecipada da concessão da Malha Sul para investimentos extras de R\$ 10,3 bilhões na

via. A Rumo, atual concessionária, confirmou interesse no negócio e informou que o Paraná movimenta 80% das cargas da malha.

Empresários paranaenses também pedem agilidade na construção de um novo moegão no porto de Paranaguá e na abertura da Ponte da Integração, nova ligação com o Paraguai, em Foz do Iguaçu. O moegão, cuja obra deve começar nos próximos meses, vai custar R\$ 592 milhões aos cofres estaduais e deve aumentar em 63% a capacidade de descarregamento de vagões no porto. Já a ponte está pronta. Custou R\$ 360 milhões. Suas vias de acessos e novas aduanas, que devem custar outros R\$ 150 milhões, porém, só devem estar concluídas em 2025. Tudo será bancado por Itaipu.

Ratinho Junior ressalta ainda que mantém conversas para converter os aeroportos de Maringá e Cascavel em terminais focados na exportação, para aumentar a capacidade de escoamento da produção agroindustrial e sua penetração no exterior. “Quero transformar o Estado no supermercado do mundo.”

Vasconcelos, da Fiep, é de Cascavel, município do oeste do Estado que tem crescido com essa aliança entre campo e indústria e onde hoje sobram vagas de trabalho. Para ele, o Paraná encontrou um caminho para crescer e, associada ao agronegócio, a indústria local será a terceira maior do país.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/11/2023

ESTADO É PONTO CENTRAL DO PIB DO CONE SUL

Projeto de hub logístico visa facilitar o escoamento da produção de toda a região
Por Vinicius Konchinski — Para o Valor, de Curitiba



Nova ligação Brasil- Paraguai, a Ponte da Integração, em Foz do Iguaçu, deve ser liberada para cargas em 2025 — Foto: DER/Divulgação

A ofensiva para reforçar a infraestrutura de transporte do Paraná busca aumentar a integração de sua população e empresas com territórios vizinhos, tanto brasileiros quanto estrangeiros. O objetivo do governo é transformar o Estado num hub logístico da América do Sul, já que ocupa uma região privilegiada no continente. Está no meio do caminho para quem viaja de São Paulo para o Sul do Brasil - e da carga que sai de Santa Catarina e Rio Grande do Sul em direção ao restante do país. Também é passagem para quem vai da região ao Centro-Oeste, passando pelo Mato Grosso do Sul. Ainda faz fronteira com a Argentina e o Paraguai.

Por isso tudo, está relativamente próximo a boa parte das riquezas produzidas no Cone Sul. A um raio de 1.000 km do Estado, concentra-se 70% do Produto Interno Bruto (PIB) continental, incluindo o que é feito desde o norte do Uruguai até o sul de Goiás. A 1.500 km, estão US\$ 1,7 trilhão em produção anual - isso é quase o PIB de todo o Brasil em 2022, R\$ 9,9 trilhões. Ademais, o Paraná já cumpre papel estratégico para exportações brasileiras e estrangeiras por meio de seu maior porto, o de Paranaguá, o segundo mais movimentado do Brasil. O Paraguai, por exemplo, país sem acesso direto ao mar, usa o terminal para despachar sua soja para a Ásia.



A ideia é que o tal hub logístico facilite esse escoamento, mas também beneficie a economia local. Nelson Costa, superintendente da Federação e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Fecoopar), ressalta que as principais cooperativas agropecuárias do Estado têm associados produzindo no país vizinho, que enviam principalmente grãos para serem processados na crescente agroindústria paranaense. Além disso, Argentina e Paraguai são hoje grandes compradores de óleo e carnes de frango e suína das cooperativas paranaenses, entre outros produtos. Os dois são o segundo e o décimo maiores destinos de exportação do Estado no ano, respectivamente, de acordo com o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes).

Não é por acaso que o principal projeto de infraestrutura local, a Nova Ferroeste, preveja extensões ferroviárias até Guaíra (640 km de Curitiba), na divisa com o Paraguai, e Foz do Iguaçu (635 km da capital), na tríplice fronteira. Luiz Henrique Fagundes, coordenador do Plano Estadual Ferroviário, afirma que o ramal ferroviário até Foz faz parte de um plano ainda mais ambicioso: a criação de uma ferrovia interligando o Paranaguá ao Porto de Antofagasta, no Chile, na costa do Pacífico. Por enquanto o projeto é embrionário, até porque a Nova Ferroeste sequer tem todas as licenças necessárias para ir a leilão, o que deve ocorrer só no início de 2025. Mesmo assim, é tratado com seriedade não só no Paraná, mas também pelo governo federal e por autoridades paraguaias.

No dia 6, a ministra Simone Tebet, do Planejamento e Orçamento, apresentou ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) um relatório do Subcomitê de Integração e Desenvolvimento Sul-Americano com obras do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) consideradas estratégicas para o desenvolvimento regional. O documento cita Nova Ferroeste e prevê sua ligação, em Foz, com uma ferrovia ou rodovia que passaria por Assunção, no Paraguai, e chegaria ao Chile. O ministério não deu detalhes sobre o projeto; informou apenas que o conteúdo do relatório não é público.

O governador do Estado, Ratinho Junior, afirmou ao Valor que discutiu o projeto com o presidente do Paraguai, Santiago Peña, em visita a ele em setembro. Peña teria demonstrado interesse na construção de uma ferrovia bioceânica e, inclusive, levantado a possibilidade de Itaipu Binacional contribuir com a obra, reforçando a importância dela passar por Foz do Iguaçu, sede da hidrelétrica.

Itaipu concluiu em fevereiro o pagamento do empréstimo tomado para sua construção, há 50 anos. Os governos do Brasil e do Paraguai discutem agora o que fazer com recursos obtidos com a venda da energia produzida pela usina e que não precisarão mais ser destinados às parcelas do financiamento. Nos bastidores, acredita-se que o governo do Paraguai estaria disposto a usá-los no trecho paraguaio da ferrovia bioceânica. Quem acompanha de perto o projeto diz que isso envolve acordos diplomáticos negociados sob sigilo.

Itaipu já se comprometeu a investir R\$ 510 milhões na construção da nova ponte entre Brasil e Paraguai, a Ponte da Integração, e de suas vias de acesso. A ponte será dedicada ao tráfego de cargas rodoviárias e deve estar liberada em 2025. Fernando Moraes, presidente da Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Paraná (Faciap), avalia que a nova ponte vai desafogar o trânsito na Ponte da Amizade, inaugurada em 1965, e melhorar a interligação produtiva entre os dois países.

“A Ponte da Amizade já não comportava mais o transporte de cargas, acumulado com o de passageiros e turistas”, afirma. A ponte terá ligação com a rodovia BR-277, que faz parte do “Anel de Integração” do Paraná e chega a Paranaguá. Está no pacote de concessões rodoviárias que prevê investimentos de R\$ 50 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/11/2023

CASTRO RECRUTA SECRETARIA DE SEGURANÇA NO RIO, EXTINTA POR WITZEL EM 2019

Para comandar a pasta foi escolhido o policial federal Victor dos Santos, ex-superintendente da PF no Distrito Federal

Por Caio Sartori, Valor — Rio



**Cláudio Castro, governador do Rio de Janeiro —
Foto: Tânia Rêgo/Agência Brasil**

O governador do Rio, Cláudio Castro (PL), decidiu recriar a Secretaria de Segurança Pública, extinta em janeiro de 2019 por Wilson Witzel, de quem o atual mandatário era vice. Nos últimos anos, Castro defendeu mais de uma vez o formato vigente, com o argumento de que isso dá mais autonomia para as polícias Civil e Militar, cujos comandantes ganharam status de secretário.

Para o novo posto, foi escolhido o policial federal Victor dos Santos, ex-superintendente da PF no Distrito Federal. Ele foi dispensado do cargo na capital federal pelo então interventor do DF, Ricardo Cappelli, após os atos golpistas de 8 de janeiro. Na superintendência do Rio, passou pela Corregedoria, a Delegacia de Repressão a Entorpecentes e a Coordenação Regional de Segurança de Grandes Eventos. Conheceu Castro durante a organização da Jornada Mundial da Juventude, em 2013. Na época, o governador era uma liderança da igreja católica.

A informação foi antecipada pela 'GloboNews'. O anúncio oficial da recriação da pasta, apurado o Valor, deve vir acompanhado de um plano de segurança a ser apresentado por Santos. Também será recriada uma corregedoria integrada – que não acaba com as específicas das duas polícias – para atuar como instância superior. Os atuais secretários das corporações voltam aos status de comandante-geral, no caso da PM, e chefe de polícia, na Civil.

Nos últimos meses, episódios de repercussão nacional jogaram luz – ainda mais – sobre os problemas de segurança no Estado. A começar pela revelação de uma espécie de centro de treinamento de criminosos no Complexo da Maré, zona norte da cidade, ponto de partida para o anúncio de medidas nacionais de apoio ao Rio. Algumas delas tiveram ar de déjà vu, como a presença da Força Nacional nas ruas e a decretação de uma garantia da lei e da ordem (GLO) nos portos e aeroportos.

Houve ainda o caso dos médicos mortos em um quiosque da orla porque um deles foi confundido com um miliciano, o ateamento de fogo a dezenas de ônibus na zona oeste e a morte de um turista a facadas na praia de Copacabana.

Os holofotes desses casos exerceram papel crucial para a recriação da secretaria, mas também há componentes políticos. A influência exacerbada de deputados em nomeações nas polícias, sobretudo na Civil – agora chefiada pelo delegado Marcus Amin –, colocaram Castro numa situação de vulnerabilidade, segundo uma fonte. Nomear um secretário de Segurança de sua confiança, portanto, também serve para criar uma nova instância de poder na área.

As críticas sobre a falta de uma Secretaria de Segurança envolviam diferentes fatores. Do ponto de vista técnico, concentravam-se na falta de integração entre as polícias. Politicamente, no fato de não haver um porta-voz para a área – que, como o governador gostava de dizer, acabava sendo ele próprio, o que acarretava um desgaste político constante.

Há quem avalie que, apesar de o governador sempre arcar com o ônus de crises de segurança, a existência de um secretário ajuda a aliviar esse peso no dia a dia. “Vai parar de ser para-raio de problema”, diz um aliado.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/11/2023

ESTILO DE RUI COSTA CRIA ATRITOS E PODE LEVÁ-LO A MUDAR DE CARGO

'Homem forte' do presidente Lula, o chefe da Casa Civil acumula dificuldades em um posto que exige interação com a classe política

Por *Andrea Jubé, Fabio Murakawa e Renan Truffi* — De Brasília



Rui Costa: o ministro da Casa Civil está cotado para substituir Jean Paul Prates na presidência da Petrobras — Foto: Gesival Nogueira Kebec/Valor

Em meio à insatisfação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com os rumos da Petrobras, voltou a circular nos bastidores o nome do ministro da Casa Civil, Rui Costa, para assumir a presidência da empresa em 2024.

A eventual indicação anima alas do PT e do próprio governo que criticam o estilo árido do ministro por considerá-lo incompatível com uma das pastas de maior interação com a classe política. Foi o perfil assertivo de “gestor”, encomendado por Lula, contudo,

que o consolidou no cargo, de onde ele vem ampliando espaços de poder como “homem forte” do presidente.

Quanto ao estilo de atuação, um aliado do ministro, ouvido pelo Valor ponderou que “nem sempre um político regional se torna um grande político nacional”. Costa deixou o governo da Bahia em 2022 acumulando vitórias: reelegeu-se governador em 2018 no primeiro turno, com mais de 75% dos votos válidos, e, no ano passado, fez o sucessor, Jerônimo Rodrigues (PT), em uma disputa acirrada.

Este mesmo aliado, ligado aos partidos de centro, demonstrou a diferença entre Costa e outro líder baiano que foi hábil para projetar sua liderança para o plano nacional: o ex-governador e ex-presidente do Senado Antônio Carlos Magalhães (ACM). Tal proeza, segundo esta fonte, exige jogo de cintura, faro e visão ampla da política - atributos que Costa ainda não desenvolveu.

Uma liderança do PT disse ao Valor que a pouca disposição de Costa ao diálogo e a postura muitas vezes inflexível na tomada de decisões ofuscam suas qualidades, como obsessão pelo trabalho, e dificultam sua relação com a classe política. Segundo este petista, Costa é capaz de entrar em reuniões sem cumprimentar os demais participantes. Há momentos, ainda, em que sua obstinação por alguns temas dificultaria até mesmo a harmonia das relações no Palácio do Planalto.

No entanto, um ministro próximo de Costa rebateu essas críticas. Em sua avaliação, as reclamações à atuação de Costa devem ser interpretadas dentro de um contexto em que Lula reuniu vários ex-governadores - todos “camisas 10” em seus Estados - para formar o ministério.

Dessa forma, todos esses ministros deveriam aprender a jogar no mesmo time, onde passou a existir um único “camisa 10”, para o qual todos devem passar a bola: o presidente da República.

Com essa metáfora, este ministro alegou que tanto Costa quanto outros ex-governadores que se tornaram ministros foram obrigados a abandonar hábitos de quando chefiavam os Executivos locais, passando a imagem até mesmo de “autoritários” em algumas situações. Ele afirma, contudo, que todos já estão se adaptando à nova realidade em que o único “craque” do time é Lula.

Na semana passada, Costa alinhou-se ao ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, no embate com o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, pela redução do preço dos combustíveis diante da queda no valor internacional do barril de petróleo e da desvalorização do dólar. Atribuíram-



se a Costa movimentos para indicar o secretário do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Marcus Cavalcanti, para a sucessão de Prates, que estaria oscilando no cargo.

Costa foi a público negar a articulação. O Valor ouviu de um auxiliar de Lula, entretanto, que o presidente confidenciou a poucos interlocutores que enxerga em Costa um potencial sucessor de Prates se decidir mudar o comando da companhia.

Economista de formação, Costa tem conhecimento do setor de óleo e gás porque começou a carreira no Polo Petroquímico de Camaçari, na Bahia, nos anos 80, quando se aproximou do hoje líder do governo no Senado, Jaques Wagner - seu principal padrinho na política, ao lado de quem ajudou a fundar o PT.

Interlocutores de Costa reconhecem a instabilidade de Prates no cargo, mas negam que o ministro possa vir a substituí-lo. Atribuem os rumores a fogo amigo de quem tenta afastá-lo da Casa Civil.

Lula mandou Costa se movimentar para mudar a percepção de ser de difícil trato

Devido ao perfil de “tocador de obras”, Lula avaliou nomear Costa para a Petrobras, ainda na transição, ou para uma pasta de infraestrutura, como Desenvolvimento Regional. Lula queria Costa em algum posto de expressão tanto pelas vitórias na Bahia, quanto pelos gestos. Ele abriu mão de uma cadeira garantida de senador para ceder a vaga para Otto Alencar (que se reelegeu), e manter a aliança com o PSD.

Se Costa enfrenta fogo amigo internamente, ele atravessa uma das fases de maior projeção no governo. Em outubro, emplacou o secretário especial adjunto de Análise Governamental, Rodrigo Alves Teixeira, em uma diretoria do Banco Central. Nos últimos dias, viu o nome do Subsecretário de Assuntos Jurídicos (SAJ) da Casa Civil, Wellington César Lima, despontar como cotado para vaga de ministro do Supremo Tribunal Federal (STF).

Lula tem lhe conferido missões relevantes. Costa passou a maior parte do primeiro semestre em reuniões com ministros da área de infraestrutura e governadores dedicado à formulação do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que foi lançado em agosto.

Agora tem o desafio de atrair até US\$ 10 bilhões dos fundos árabes para investimentos em obras de infraestrutura no Brasil. Costa embarcou neste domingo para Arábia Saudita e Catar, onde fará reuniões preparatórias com autoridades para apresentar a carteira de investimentos no país. Depois Lula e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reunirão com tais lideranças.

Mas Rui Costa está longe de vencer todas as batalhas. Recentemente ele perdeu a queda de braço com Haddad sobre a definição da meta fiscal para 2024. Desde o início, o chefe da Casa Civil contrapôs-se ao déficit zero, sustentando uma margem mínima de 0,5% do PIB para garantir o andamento das obras do PAC e o fluxo de recursos em ano eleitoral. O ministro da Fazenda venceu o embate, temporariamente, ao adiar a decisão, enquanto trabalha pela aprovação dos projetos de aumento da arrecadação no Congresso.

Quando começaram as críticas de que Costa era de difícil trato, Lula ordenou que ele se movimentasse para mudar essa percepção. O titular da Casa Civil reuniu-se, então, com os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), com deputados e senadores. Num gesto relevante, encontrou-se com o adversário na Bahia, deputado Elmar Nascimento, líder do União Brasil. Também foi a jantares com grupos de deputados do PT.

Para um aliado, Costa começou a destravar as relações políticas com as viagens para lançamento do PAC nos Estados, quando se desloca em aviões da Força Aérea Brasileira (FAB) na companhia de outros ministros e de parlamentares. Ele já divulgou o novo programa em 12 Estados. Nas viagens, aproximou-se dos ministros dos Transportes, Renan Filho (MDB), e de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), e de lideranças como Isnaldo Bulhões (AL), do MDB.

Costa também mantém boa convivência, principalmente, com senadores do Nordeste, e várias lideranças da Câmara, como Antônio Brito, do PSD - que já era seu aliado na Bahia -, e Hugo Motta (PB), do Republicanos.

Outras críticas são de que Costa não tirou a cabeça da Bahia. Apesar da fama de trabalhador, não estaria totalmente focado no governo. Um exemplo, segundo um colega de ministério, foi a tragédia das chuvas no Rio Grande do Sul em setembro.

Na função de “coordenador do governo”, esperava-se que ele liderasse as ações para mitigar os danos causados pelas enchentes. Com Lula em agendas na reunião do G-20, na Índia, coube ao presidente em exercício, Geraldo Alckmin, convocar reuniões com ministros, tomar decisões, e visitar os locais afetados pelas chuvas, enquanto Costa permaneceu na Bahia. Ele só voltou a Brasília com o retorno de Lula ao país.

Um aliado afirma que Costa era uma pessoa mais afável na Bahia, e reconhece que o ministro sente falta do Estado, onde ficou sua família. A esposa Aline está prestes a dar à luz ao terceiro filho do casal.

Um outro aliado já recomendou que ele “troque o chip de governador pelo de ministro da Casa Civil”. O conselho foi de que para chefiar a pasta não bastam atributos como disposição para trabalhar 12 horas por dia, foco e determinação. Isso porque o principal ministério também exige disposição para se relacionar com o mundo político e habilidade no trato pessoal. Alguns aliados afirmam que Costa também está trabalhando para isso.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/11/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS DESISTE DA VENDA DE REFINARIA NO CEARÁ

Da Redação OFFSHORE 27/11/2023 - 20:45



Estatal alega descumprimento de condições precedentes

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira (27) que rescindiu o contrato de venda da refinaria Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (Lubnor), em Fortaleza. Em termos práticos, isso significa que a estatal não vai mais vender a instalação. O negócio tinha sido anunciado em maio do ano passado, por US\$ 34 milhões, o equivalente, em valores de hoje, a cerca de R\$ 170 milhões.

O comprador seria a Grepar Participações Ltda., controlada pela Greca Distribuidora de Asfaltos Ltda. e Holding GV Participações S.A.

De acordo com comunicado da empresa, a desistência foi “em razão da ausência de cumprimento de condições precedentes estabelecidas até o prazo final definido em tal contrato (25/11/2023), em que pesem os melhores esforços empreendidos pela Petrobras para conclusão da transação”.



O termo “condições precedentes” é uma prática comum em contratos de compra e venda de empresas e representa uma série de compromissos que devem ser cumpridos pelas partes envolvidas após a assinatura do contrato inicial. Caso as condições não sejam atingidas, o negócio é desfeito.

No comunicado, a Petrobras não informou especificamente quais termos não foram cumpridos. Dez por cento do valor da venda, US\$ 3,4 milhões, foram pagos à estatal no dia do anúncio do negócio. O comunicado desta segunda-feira não informa se e como o valor será devolvido.

O processo de venda da Lubnor tinha, inclusive, já sido aprovado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), órgão ligado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, que verifica se compras e fusões de empresas não são prejudiciais à ampla e livre concorrência.

“A Petrobras reforça o seu compromisso com a continuidade operacional da Lubnor, com a confiabilidade e disponibilidade de suas unidades e zelando pela segurança e respeito ao meio ambiente e às pessoas”, publicou a companhia.

A refinaria

Inaugurada em 1966, a Lubnor é uma das líderes na produção de asfalto no Brasil, sendo responsável por cerca de 10% da produção no país. A instalação produz ainda lubrificantes naftênicos, um produto para usos como isolante térmico para transformadores de alta voltagem e amortecedores para veículos e equipamentos pneumáticos.

Além de produtora, a refinaria é também distribuidora de asfalto para nove estados das regiões Norte e Nordeste.

Sindicato

O Sindicato dos Petroleiros do Ceará e Piauí comemorou o cancelamento da privatização. “Queremos agradecer a toda a sociedade civil, movimentos sociais, parlamentares e demais apoiadores que lutaram contra esse processo de privatização e, principalmente, dar os parabéns à valorosa categoria petroleira, que chegou a realizar uma greve contra essa venda”, disse, pelas redes sociais, o presidente do sindicato, Fernandes Neto.

Plano estratégico

À época do anúncio da venda, a Petrobras tinha informado que “a operação estava alinhada à estratégia de gestão de portfólio e à melhoria de alocação do capital da companhia, visando à maximização de valor e maior retorno à sociedade”.

O cancelamento de agora vai ao encontro do entendimento da atual diretoria, que tomou posse em 2023. Na última sexta-feira (24), na apresentação do plano estratégico para o quinquênio 2024-2028, o presidente da estatal, Jean Paul Prates, afirmou que não mais seriam vendidas refinarias. “Pelo contrário, vamos investir nelas”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2023

ATP É A PRIMEIRA ENTIDADE DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO A RECEBER SELO DA GREAT PLACE TO WORK

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/11/2023 - 20:36

Certificação da consultoria global agracia melhores empresas ou instituições para se trabalhar

A ATP (Associação de Terminais Portuarios Privados) conquistou, na quarta-feira (22) a certificação GPTW (Great Place to Work), que avalia as melhores práticas de gestão de pessoas e o ambiente de

trabalho das corporações. A associação é a primeira do segmento portuário brasileiro a alcançar a certificação internacional.

Esta foi a primeira vez que a ATP se inscreveu para a obtenção da certificação, uma iniciativa da consultoria global Great Place to Work que ranqueia o ambiente de trabalho das instituições por meio de uma pesquisa anônima com os colaboradores, na qual são abordados temas como credibilidade, respeito, orgulho e imparcialidade – ou seja, dimensões que compõem a cultura de confiança.

O resultado da pesquisa foi expressivo e a associação recebeu nota 94. Para o presidente da ATP, Murillo Barbosa, a conquista do selo é a validação do compromisso da associação com seus colaboradores e associados desde a sua fundação, em 2013.

“A conquista do selo GPTW pela ATP é a confirmação da nossa busca por excelência, não apenas na representatividade dos TUPs, mas também na busca por um ambiente de trabalho salutar e na promoção do bem-estar dos nossos colaboradores”.

O presidente considera o selo mais uma importante conquista da ATP no ano em que a associação completa 10 anos de fundação. “Um ambiente de trabalho positivo impulsiona a criatividade e a inovação, características que marcam a trajetória da associação nessa década de atuação em prol do setor portuário privado brasileiro”, conclui.

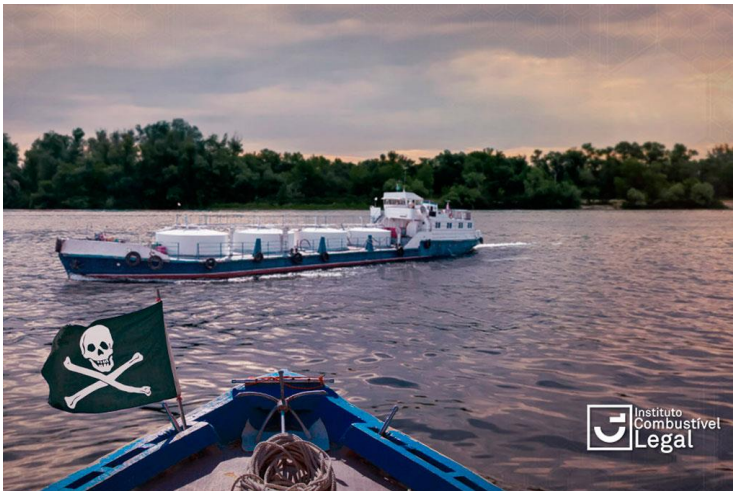
A certificação da GPTW ganhou notoriedade pelo mundo e, atualmente, conta em mais de 106 países participantes, tornando-se um selo almejado e respeitado no mercado de trabalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2023

PIRATAS DOS RIOS CAUSAM PREJUÍZOS DE MAIS DE R\$ 100 MILHÕES POR ANO

Da Redação NAVEGAÇÃO 27/11/2023 - 20:42



Os piratas dos rios fizeram mais uma vítima. Uma balsa foi assaltada na região de Itacoatiara, em Manaus, na semana passada, e os criminosos roubaram 250 mil litros de combustível. No total, segundo o Instituto Combustível Legal (ICL), já foram mais de 780 mil litros de combustíveis roubados em ações dos piratas na região Norte do país este ano.

Um dos grandes problemas enfrentados pelo setor fluvial é a necessidade de maior integração entre poderes público e privado para fortalecer a inteligência e o monitoramento das hidrovias no Norte do

Brasil, em virtude de roubos de piratas de rios que causam prejuízo de mais de R\$ 100 milhões por ano.

O aperfeiçoamento dos órgãos de segurança para fiscalização ativa das vias fluviais e o fortalecimento das leis para penalização de atos ilícitos são pedidos pelo ICL.

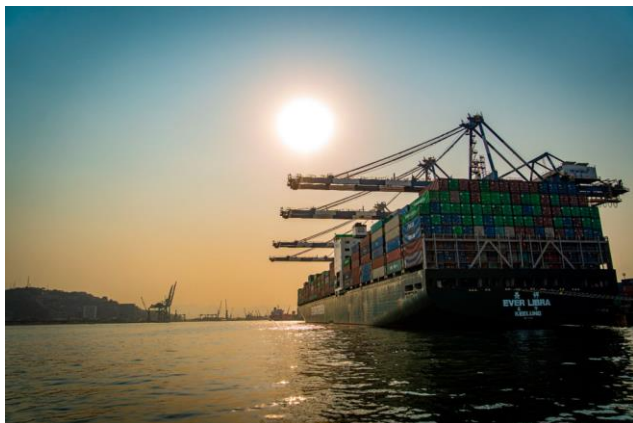
Os grupos criminosos abordam as balsas e fazem a drenagem dos tanques, levando o produto para as cidades ribeirinhas. Usam o combustível roubado, diesel e gasolina, para promover o abastecimento de veículos usados em ações ilegais, incluindo aviões para transporte aéreo de drogas que vêm da Colômbia e da Venezuela, por exemplo.

O transporte aquaviário não conta ainda com uma polícia dedicada à fiscalização; falta monitoramento das embarcações, até para dar mais garantia de previsibilidade ao abastecimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/11/2023

POOL GLOBAL DE CONTÊNERES TERÁ DOIS ANOS CONSECUTIVOS DE DECLÍNIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 27/11/2023 - 20:31



A consultoria inglesa Drewry avalia que o conjunto global de contêineres se contraia em 2023 e 2024. O quadro leva em conta os níveis persistentemente elevados de inflação em muitos países, que deprimem os embarques, assim como a crescente instabilidade geopolítica, que afeta o apetite de investidores.

Mas as empresas de navegação e operadores têm vendido os contêineres excedentes acumulados ao longo dos últimos dois anos.

O último relatório da Drewry sobre o mercado de contêineres prevê que a frota diminuirá 2,6% este ano, com uma nova contração esperada em 2024. A última vez que o pool de contêineres registrou um declínio anual foi na época da crise financeira global. Entre 2008 e 2009, o número total de contêineres em serviço passou de 27,9 mTEU para 26,9 mTEU, uma descida de 3,7%.

O excesso de oferta de equipamentos é maior no segmento high cube (40 pés). No final de 2020 e ao longo de 2021, esse era o tipo de contêiner com maior demanda. Em 2021, este tamanho de contêiner representou mais de 85% de todos os de carga seca produzidos — e isto num ano de produção recorde, quando foram produzidos mais de 6,6 mTEU.

A escala do excesso de oferta significa que é improvável que qualquer equilíbrio para contêineres de 40 pés ocorra antes de 2025, a menos, claro, que haja uma forte reviravolta no comércio.

Este ano, tanto as transportadoras marítimas como as empresas de leasing reduziram consideravelmente os seus programas de compra de contêineres, sendo improvável que estes dois grupos recebam mais de 1,1 mTEU de novos contentores em 2023. Em 2024, Drewry espera que ocorra uma recuperação modesta nas compras.

A previsão de que haja uma recuperação modesta do comércio alinha-se a uma estimativa de recuperação modesta da produção de contêineres.

Espera-se que o modal marítima faça mais incursões nos setores especializados de transporte refrigerado e perecíveis do modal aéreo e obtenha alguma participação de mercado em navios ro-ro e de carga fracionada. Segundo a Drewry, isso impulsionará a demanda por contêineres refrigerados e especiais para carga seca, como open-tops e flat-racks.

Até 2027, a Drewry estima que o conjunto global de contêineres terá aumentado 7% a partir de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/11/2023

ESTADOS E MUNICÍPIOS RECEBEM ROYALTIES REFERENTES A SETEMBRO

Da Redação OFFSHORE 27/11/2023 - 20:34

O valor repassado diretamente aos estados foi de R\$ 982.222.389,49, enquanto os municípios receberam R\$ 1.222.505.973,67

Foram concluídas nesta segunda-feira (27) todas as etapas da operacionalização da distribuição de royalties pela ANP, relativos à produção de setembro de 2023, para os contratos de concessão e de cessão onerosa.

O valor repassado diretamente aos estados foi de R\$ 982.222.389,49, enquanto os municípios receberam R\$ 1.222.505.973,67. Em termos de número de beneficiários, os repasses foram feitos a 953 municípios e 11 estados.

Além desses entes federativos, do total apurado pela agência, há parcelas de royalties que foram destinadas à União e ao Fundo Especial, de acordo com a legislação vigente.

Com relação aos royalties dos contratos de partilha, relativos à produção de setembro de 2023, os recursos estarão disponíveis aos beneficiários assim que todas as etapas operacionais necessárias estiverem concluídas.

A ANP é responsável por calcular, apurar e distribuir os royalties aos entes beneficiários (União, estados e municípios). Os royalties são distribuídos aos beneficiários segundo diversos critérios estabelecidos na Lei nº 7.990/1989 e Decreto nº 1/1991 (distribuição da parcela de 5% dos Royalties) e Lei nº 9.478/1997 e Decreto nº 2.705/1998 (distribuição da parcela acima de 5% dos royalties).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2023

DRAGA "UTRECHT" CHEGA AO PORTO DO RIO GRANDE PARA INICIAR A SEGUNDA ETAPA DA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO DO CANAL DE ACESSO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/11/2023 - 20:18



Chegou a Rio Grande, no último dia 22, a draga "Utrecht", que realizará a segunda etapa da obra de dragagem de manutenção do canal de acesso ao porto. A embarcação da frota da empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas, vencedora da licitação, irá trabalhar na manutenção das profundidades do canal de navegação com a remoção de 2,7 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

A "Utrecht", de bandeira holandesa, foi construída no ano de 1996 e tem capacidade de cisterna (armazenamento) de 18.292 metros cúbicos de

sedimentos.

De acordo com a diretoria de Infraestrutura da Portos RS, serão investidos R\$ 94,5 milhões e serão contempladas pela dragagem as áreas dos canais externo, interno e do Porto Novo. A estimativa da autoridade portuária é de que as atividades comecem em breve, logo após a conclusão dos procedimentos necessários.

A terá o descarte dos sedimentos dragados em área licenciada pelo Ibama. A execução da obra terá o acompanhamento do monitoramento ambiental realizado pelos técnicos da Portos RS, assim como dos programas de monitoramento continuados do Porto do Rio Grande.

Junto ao contrato assinado para a execução da obra está incluída a realização do monitoramento da qualidade da água, o qual teve início no último dia 16, marcando o pré-dragagem, e seguirá ao longo de todo o processo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2023

AGÊNCIA MARÍTIMA DA WILSON SONS ALCANÇA 2 MILHÕES DE HORAS SEM ACIDENTES COM AFASTAMENTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/11/2023 - 20:14



A supervisora de SMS Debora Sampaio e a diretora-executiva Flávia Carvalho com o prêmio WS+ Categoria Ouro

Negócio supera longos períodos de exposição ao risco sem nenhum registro de acidente com afastamento, independentemente do tipo de vínculo das pessoas envolvidas

A agência marítima Wilson Sons alcançou a marca de dois milhões de horas trabalhadas sem acidente com afastamento, o equivalente a cinco anos e 10 meses. A unidade de negócio, que atua em 19 filiais no país, conquistou o

prêmio interno WS+ Categoria Ouro, um reconhecimento à excelência operacional e às ações na área de SMS (Saúde Ocupacional, Meio Ambiente e Segurança do Trabalho).

O Prêmio WS+, criado em 2016, busca fomentar a transformação da cultura de SMS dentro da companhia e reforça o compromisso da Wilson Sons de garantir as condições de saúde e segurança de todos os colaboradores, clientes e terceirizados em suas instalações.

Segundo estimativas da Organização Internacional do Trabalho (OIT), aproximadamente 2,3 milhões de mortes ocorrem no mundo todos os anos em decorrência do trabalho, ou seja, em média uma vida é perdida a cada 14 segundos.

“Para evitar acidentes nas operações, desde a admissão, são ministrados treinamentos frequentes de segurança às equipes. A agência marítima fixou o compromisso de alcançar um percentual necessário (0,80%) de horas de treinamentos em relação ao total de horas trabalhadas e, hoje, o desempenho superou a meta. Está em 1,99%”, diz Flávia Carvalho, diretora-executiva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2023

MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS MINERAIS NO TUP ENSEADA ATINGE 2 MILHÕES DE TONELADAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27/11/2023 - 19:10



Divulgação Enseada

Terminal do complexo industrial e logístico do grupo Novonor realizou mais de operações portuárias nos últimos 2 anos, com carregamentos de até 30 mil toneladas/dia

O Enseada atingiu a marca de 2 milhões de toneladas de minérios oriundos de minas da Bahia movimentadas em seu terminal de uso privado (TUP), em Maragojipe (BA). De acordo com a empresa do grupo Novonor, o TUP já realizou mais de 50 operações portuárias, sem

sobrestadias para os clientes e com pranchas de carregamentos que chegam a 30 mil toneladas por dia, a depender do perfil de carga.

A empresa acredita que o terminal se consolidou como uma das principais instalações portuárias para este tipo de operação no Nordeste em menos de dois anos do licenciamento do órgão ambiental estadual (Inema — Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos) para movimentar minério de ferro e demais granéis minerais.

O CEO do Complexo Naval, Industrial e Portuário Enseada, Ricardo Ricardi, destacou que o terminal está localizado em águas abrigadas e tem calado profundo, o que confere segurança e posição estratégica para operações portuárias. “Esse marco representa que a nossa estratégia de diversificação, atuando para além da vocação naval e industrial, tem gerado frutos e oportunidades para o Recôncavo, além de agregar valor para nossa empresa e clientes”, afirmou Ricardi.

Com 1,6 milhão de metros quadrados (m²) de área total, área de armazenagem, e um recinto alfandegado de aproximadamente 750 mil m², o polo industrial e logístico da Enseada conta com quatro berços de atracação e autorização para operações de transshipment. A empresa avalia ter níveis de produtividade suficientes para atender demandas domésticas e internacionais.

O terminal tem licença da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), por 25 anos, para armazenar e movimentar granéis sólidos (minérios e grãos), cargas gerais e equipamentos de grandes dimensões, a exemplo de aerogeradores com torres e pás eólicas. Em 2023, passou também a movimentar outros granéis sólidos.

O TUP integra uma das estratégias implementadas pela Enseada, nos últimos anos, para diversificar suas atividades, além da indústria naval. O plano de negócios da companhia, desde a aprovação da recuperação judicial em 2021, busca revocar suas atividades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/11/2023

MARINHA VÊ AMEAÇA À SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NO SUBSTITUTIVO APROVADO PARA PRATICAGEM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 27/11/2023 - 12:03



ZP-05 (Fortaleza/Pecém) Divulgação Praticagem do Brasil

Autoridade marítima identificou que proposição foi substancialmente alterada antes da votação em plenário e se posicionou contra acúmulo de funções regulatórias, técnica e econômica, presentes no texto que passou pela Câmara e seguirá para o Senado

A Marinha do Brasil se posicionou contrária ao acúmulo das funções de regulador técnico e econômico da praticagem presente no texto do

substitutivo do projeto de lei 757/2022, aprovado na semana passada na Câmara dos Deputados. A autoridade marítima avalia que a aprovação ocorreu em um regime de urgência, de forma 'controversa', e coloca em 'grave risco' a segurança da navegação. A avaliação é que a versão aprovada não aperfeiçoa a regulação e ainda retira ferramentas regulatórias da autoridade marítima porque, ao alçá-las a nível legal, dificulta a sua atualização com a agilidade que o setor requer.

Procurada pela Portos e Navios, a autoridade marítima considerou que, embora de iniciativa do poder executivo, a proposição foi integralmente alterada antes de ser submetida à votação em plenário, estabelecendo a Marinha como regulador econômico e introduzindo questões infralegais, absolutamente técnicas, no texto. Em nota, a autoridade marítima lembrou que a proposta original tratava exclusivamente da regulação econômica da atividade, que ficaria sob a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A força naval também manifestou entendimento de que a escala de rodízio única (ERU) que se pretende fixar na lei torna perene um 'monopólio de mercado', privilegiando a prestadora do serviço (praticagem) na livre negociação proposta, reforçando uma relação a qual classifica como desbalanceada. Embora considere essa escala adequada sob o aspecto técnico, a autoridade marítima identifica incompatibilidade com a regulação econômica proposta na matéria que seguiu para apreciação no Senado.

Outra avaliação é que os requisitos previstos para isenção de praticagem por comandantes brasileiros inviabilizam sua concessão, contrariando uma orientação do Tribunal de Contas da União (TCU) no acórdão 2707/2022, que recomendou a flexibilização dessas regras.

"A Força considera que o Projeto de Lei 757/2022, apensado, na forma do substitutivo, é contrário aos interesses públicos e ameaça segurança da navegação, efeito oposto à legislação atual", concluiu a Marinha do Brasil em nota. O substitutivo do PL 757/2022, adotado pelo relator, deputado Coronel Meira (PL-PE), altera a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (9.537/1997) e a Lei 10.233/2001, que criou a Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/11/2023

PORTO DE TUBARÃO RECEBE VIAGEM INAUGURAL DO 'BERGE OLYMPUS'

Da Redação NAVEGAÇÃO 26/11/2023 - 21:00



Nova tecnologia melhora a eficiência e reduz as emissões de carbono

O Porto de Tubarão, em Vitória, da Vale, recebeu na última quarta-feira (22) a viagem inaugural do "Berge Olympus", graneleiro Newcastlemax adaptado e equipado com quatro grandes asas rígidas. Conhecida como BARTech WindWings, cada vela instalada tem envergadura aerodinâmica de 37,5 metros de altura e 20 metros de largura, e utiliza energia eólica para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO2. O "Berge Olympus" economizará até seis

toneladas de combustível por dia numa rota média mundial e, no processo, reduzirá as emissões de CO2 em aproximadamente 19,5 toneladas por dia.

O projeto foi desenvolvido pela Berge Bulk, armador contratado pela Vale para o transporte de minério de ferro, que investe fortemente na incorporação de eficiência de ponta e inovação ambiental no transporte marítimo. A instalação da WindWings faz parte da ambição da Berge Bulk de se tornar neutra em carbono até 2025.

A embarcação atracada no Porto de Tubarão saiu da China no dia 1º de outubro e retornará ao mesmo país.

A Vale está comprometida em apoiar a indústria marítima no alcance das metas de descarbonização da Organização Marítima Internacional (IMO). O programa EcoShipping, criado pela empresa para apoiar a indústria naval na redução de suas emissões, está realizando estudos abrangentes para receber em seus portos embarcações com diferentes configurações de vela. São avaliados aspectos de manobra, amarração e carregamento para que toda a operação seja realizada sem interrupções, garantindo assim o alto desempenho de seus portos.

"Temos o compromisso de apoiar os armadores com suas ideias e projetos que visam atingir os objetivos da IMO de descarbonizar o transporte marítimo", afirma Michelle Gonzalez, gerente geral de Afretamento, Contratos de Longo Prazo e Operações da Vale. "O "Berge Olympus" está realizando atualmente um contrato de médio prazo para transporte de minério de ferro para a Vale e

estamos muito entusiasmados com a parceria desenvolvida com a Berge Bulk, que facilitou a concretização do projeto”, acrescenta.

O gerente de carregamento do Porto de Tubarão, Allan Ayres, destaca a importância desta operação. “É com orgulho que recebemos o navio com asas rígidas no Porto de Tubarão em sua viagem inaugural. Isso reforça o quão eficiente e inovadora é a frota de navios que transporta minério para a Vale”, ele diz.

“A Berge Bulk se dedica à inovação e sustentabilidade no transporte marítimo. A instalação do WindWings no Berge Olympus está alinhada com a nossa visão de estabelecer padrões da indústria para responsabilidade e eficiência ambiental. Agradecemos a colaboração com a Vale e continuamos comprometidos com iniciativas pioneiras”, disse o CEO da Berge Bulk, James Marshall.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/11/2023

PRÊMIO ANTAQ CONDECORA 39 EMPRESAS E TRABALHOS VOLTADOS AO SETOR AQUAVIÁRIO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/11/2023 - 20:51



As premiações aconteceram em cinco categorias: Iniciativas Inovadoras, Artigos Técnico-científicos, Índice de Desempenho Ambiental, Conformidade Regulatória e Pesquisa de Satisfação dos Usuários de Travessia

A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq) realizou na quinta-feira (23) a 6ª edição do Prêmio Antaq, que visa reconhecer e estimular as melhores práticas e ações do segmento pelos representantes da área. Ao todo 39 empresas, entidades e pessoas ligadas ao setor aquaviário.

O Prêmio Antaq é um reconhecimento àqueles que contribuem para a melhoria da prestação de serviços das empresas de navegação e instalações portuárias reguladas pela Agência, além de incentivar a pesquisa e a produção técnico-científica.

A premiação condecorou empresas atuantes na prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas geradoras de melhorias institucionais, contribuindo para o aprimoramento do atendimento das demandas da sociedade.

Também empresas e indivíduos que colaboraram para o aumento da eficiência e sustentabilidade na prestação de serviços e que possam servir de referência para que outros empreendimentos possam adotá-las também serão contempladas.

Em seu discurso de abertura do Prêmio Antaq, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, falou sobre a importância da evolução da premiação e sobre o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), ranking que inspirou a criação do prêmio.

“Esse é um evento muito importante e marca o primeiro Prêmio Antaq fora de Brasília. A premiação é fruto de todo um esforço da equipe técnica da Agência, por meio da instituição do IDA. A Agência foi precursora ao estabelecer este índice, que gerou uma competição saudável entre os portos e terminais do país. Ao longo dos anos, novos assuntos, pautas ESG e regulatórias foram sendo incorporados, o que trouxe mais robustez para a nossa premiação”, disse.

Mais cedo foi realizado Summit Antaq 2023. Organizado em parceria com o Grupo Tribuna, o evento objetiva promover um diálogo aberto sobre a regulação da Agência com autoridades governamentais e entidades ligadas ao setor aquaviário



O evento contou com uma palestra magna do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, que anunciou a atual secretária de Portos, Mariana Pescatori, como nova secretária executiva da Pasta. Ela será a primeira mulher da história a assumir o cargo dentro do Ministério.

Além do diretor-geral, o Summit e Prêmio Antaq contaram com a presença de todo o corpo diretivo da Autarquia: Diretora Flávia Takafashi e diretores, Wilson Lima Filho, Alber Vasconcelos e Caio Farias.

Confira a lista completa dos vencedores das cinco categorias do Prêmio Antaq 2023 na imagem ao fim da matéria.

ESG e Inovação

Com a categoria tema deste ano – intitulada “Iniciativas Inovadoras em Melhores Práticas ESG e Inovação” – a premiação reconheceu estratégias ambientais, sociais e de governança no setor, produções técnico-científicas e iniciativas que disseminam as melhores práticas ambientais, sociais e de governança.

Nesta categoria, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) sagrou-se campeã seguida pela Autoridade Portuária de Santos (APS) e pelo Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Desenvolvimento Ambiental

Além da categoria Iniciativas Inovadoras em Melhores Práticas ESG e Inovação, outros segmentos foram premiados, outro destaque fica para a premiação da categoria inspiradora do Prêmio Antaq, o IDA.

A honraria premia as Administrações Portuárias responsáveis por três Portos Organizados e por três Terminais de Uso Privado (TUPs), com base no ciclo de avaliação de 2022

A categoria IDA é dividida em duas modalidades: Maior Índice de Desempenho Ambiental e Maior Evolução Anual do Índice de Desempenho Ambiental. A primeira modalidade premiou os Portos Organizados de Itaqui (MA) – primeiro lugar – Porto de Itajaí (SC) – segundo lugar – e Porto de Suape – terceiro lugar – por apresentarem os melhores Índices de Desempenho Ambiental apurados em 2022.

Já na seção dos Terminais de Uso Privado (TUPs) o primeiro lugar ficou para Portonave (SC), seguido por Porto Itapoá (SC) e finalizando com o Terminal de Petróleo do Açú/Toil – Vast Infraestrutura – no Rio de Janeiro.

De acordo com a gerente de Meio Ambiente do Porto do Itaqui, Elaine Lemos, o primeiro lugar condecora uma série de iniciativas feitas pela autoridade portuária em prol da sustentabilidade e cultura ESG.

“O Porto se dedica à sustentabilidade há muitos anos e vem crescendo paulatinamente no índice de desempenho. Hoje foi a coroação dessa série de esforços que historicamente o porto vem fazendo nesta pauta, desde a quantidade de técnicos trabalhando em prol do meio ambiente, treinamento e engajamento com a comunidade portuária passando por todas as áreas que buscam a sustentabilidade”, falou.

Artigo técnico-científico

Outra categoria de destaque foi a “Artigos Técnico-científicos”, onde foram premiados trabalhos nas áreas de Direito, Economia, Regulação, Meio Ambiente, Gestão, Ciências Sociais, Geografia, Políticas Públicas e Infraestrutura e Logística e áreas afins que apresentem relevância técnico-científica e institucional em conformidade com as áreas de atuação de competência da Antaq.



Em primeiro lugar ficou o economista Marcio Nora Barbosa, seguido pela engenheira Ana Carolina Coutinho Carvalho e a pesquisadora Thalita Mirian Santos Furtado. O podium completa com a Engenheira Elisa Helena Leão Fernandes.

O vencedor da categoria, Marcio Barbosa, falou sobre a felicidade em ser agraciado com o prêmio Antaq. Explicou ainda sobre o seu trabalho que teve como objetivo falar sobre os impactos econômicos do Programa de Estímulo à Cabotagem no Brasil, “o BR do Mar”.

“Foi uma honra ser o primeiro colocado nesta categoria. Trabalhamos exatamente nesta área de inovação e tecnologia. O nosso artigo buscou tratar sobre os impactos do BR do Mar, mostrando quais setores terão mais benesses com o regulamento, além de mostrar prováveis consequências no PIB brasileiro”, explicou.

PSU-Travessia

Nesta edição também foram premiados os primeiros colocados na Pesquisa de Satisfação dos Usuários – Serviços de Travessia (PSU-Travessia), concluída em 2022.

A pesquisa faz parte da Agenda Plurianual de Estudos 2021-2024 da Agência e tem como objetivo analisar a percepção dos usuários quanto aos serviços prestados pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) autorizadas pela Antaq a operar na navegação interior de travessia, tanto no transporte de passageiros como no de veículos.

A pesquisa abrangeu 136 empresas que operam em 32 linhas de navegação, selecionadas por critérios de essencialidade e importância. A PSU-Travessia é a primeira realizada para avaliar o grau de satisfação dos usuários desse modo de transporte com os serviços oferecidos.

A categoria foi dividida segundo os critérios estabelecidos na Pesquisa: Empresas prestadoras de serviço de transporte de passageiros e empresas prestadoras de serviço de travessia de veículos/passageiros

Para o gerente administrativo da Pipes Empreendimentos LTDA, empresa que obteve o melhor resultado dentre as empresas prestadoras de serviço de travessia de veículos/passageiros, o primeiro lugar da pesquisa se deve graças a uma parceria com a Antaq na busca de entendimentos dos regramentos que regem o setor.

“Esse prêmio tem que ser dividido com a Antaq porque, graças a parceria entre a empresa e a Agência, pudemos entender todas as resoluções e normas instituídas no setor de travessia. A partir daí, fomos ajustando o nosso operacional para que pudéssemos ter uma qualidade de serviço. Também acredito que a nossa empresa se diferenciou na agilidade dos serviços”, comentou.

Homenagens

A premiação homenageou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a secretária-Executiva da Pasta, Mariana Pescatori, o superintendente Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Barreto, o diretor-Presidente da Infra S.A, Jorge Bastos, o comandante de Operações Navais e diretor-geral de Navegação da Marina do Brasil, Almirante Wladmilson Borges de Aguiar.

Também esteve presente o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (SP), Anderson Pomini.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/11/2023

INVESTIMENTO DA PETROBRAS DEVE CRIAR 1,4 MILHÃO DE EMPREGOS EM 5 ANOS

Da Redação OFFSHORE 26/11/2023 - 20:49



Plano estratégico retoma investimento em refinarias e fertilizantes

O plano estratégico de investimentos da Petrobras para o quinquênio 2024-2028 prevê a criação de 1,4 milhão de empregos diretos e indiretos. Uma média de 280 mil a cada ano, a maior parte em áreas de exploração e produção de petróleo. A estimativa foi feita pelo presidente da estatal, Jean Paul Prates, na sexta-feira (24), no Rio de Janeiro, em um encontro com jornalistas, para detalhar o plano aprovado, na quinta-feira (23), pelo conselho de administração da companhia.

Prates ressaltou que o conjunto de investimentos apresenta um crescimento de 31% em relação ao anterior, válido inicialmente para 2023-2027, aprovado no último ano do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro.

“Esse plano muda muita coisa. O plano é direcionado para uma empresa que está enxergando o futuro. Anteriormente você via a empresa sem futuro, você a via simplesmente deixando de investir, pagando dividendos exorbitantes, acima de qualquer outra congênere, apontando apenas para atividade do pré-sal, que é finito, um recurso não renovável”, comparou.

“Agora não, a gente está apontando para exploração de novas áreas, reposição de reservas, continuidade das atividades de petróleo e gás, porém, com olho no futuro. Estamos falando de coprocessamento em refinarias, gerar energia renovável em grande escala para produção de hidrogênio verde e outros produtos, metanol verde, amônia verde”, detalhou Prates, se referindo a produtos ambientalmente mais sustentáveis.

“É um plano de revitalização da Petrobras, que assegura não só o presente, como lança bases do futuro da companhia”, completou Prates, lembrando que o plano quinquenal passa por revisões anuais. “A gente tem a possibilidade, evidentemente, de ir fazendo ajustes”.

O plano de investimentos é da ordem de US\$ 102 bilhões, o equivalente a R\$ 500 milhões. Em comparação à atuação estratégica da Petrobras em anos anteriores, as diretrizes aprovadas esta semana preveem a retomada de investimentos em refinarias.

“Nós não vamos mais vender refinarias. Pelo contrário, vamos investir nelas para que se tornem um parque industrial, cada uma delas”, prometeu Prates.

A Petrobras vai retomar também a produção de fertilizantes. A companhia pretende reiniciar a operação da Araucária Nitrogenados (Ansa), no Paraná, parada desde 2020, e concluir as obras da Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III (UFN III), em Três Lagoas, Mato grosso do Sul, paradas desde 2014. A previsão é que a Ansa volte a operar no 2º semestre de 2024.

Além disso, a estatal busca parceria para manter em operação as fábricas de fertilizantes de Sergipe e Bahia, que estão arrendadas para a Unigel. A intenção é manter as plantas produzindo sob encomenda para a própria estatal por até 1 ano e, depois, buscar outra forma de funcionamento, seja uma joint venture ou incorporação.

“Evidentemente, se você comparar projetos isolados, por exemplo, um poço do pré-sal com uma fábrica de fertilizantes, [a fábrica] não vai ter a mesma rentabilidade, mas não quer dizer que seja prejuízo investir em fertilizantes”, explicou.

“A intenção é entrar no fertilizante porque não só é necessário para o Brasil porque a gente precisa ter alguma produção doméstica, mas, do ponto de vista comercial, faz sentido para nós, dentro do

túnel da transição energética, entrar no fertilizante de novo. É daí que vão nascer os novos produtos, a amônia verde, os fertilizantes do futuro. A gente precisa estar no jogo", justificou Prates.

Margem equatorial

Dentro dos US\$ 102 bilhões previstos no plano estratégico, US\$ 7,5 bilhões são para exploração de novos poços de petróleo no Brasil e no exterior. A Petrobras espera investir US\$ 3,1 bilhões na Margem Equatorial – área marítima que se estende por mais de 2,2 quilômetros a partir da costa, desde o Amapá até o Rio Grande do Norte.

A estatal já tem autorização para fazer as primeiras atividades em parte da nova fronteira petrolífera. Mas depende de autorização do Ibama para atingir áreas tidas como muito promissoras.

“Estamos muito otimistas de que todos os esforços que nós fizemos até então, e qualquer outra exigência técnica que seja viável que venha ser feita, nós buscaremos atender, porque entendemos que há uma importante riqueza a ser explorada”, disse Joelson Mendes, diretor executivo de Exploração e Produção da estatal.

Argentina

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, comentou a situação da Argentina, onde o presidente eleito no domingo (19), Javier Milei, anunciou que pretende vender a petroleira estatal YPF. Prates considera que o cenário “ainda está muito indefinido”.

“Não temos nenhuma análise em curso de aquisição nem de investimento. É claro que todo tipo de ativo, todo tipo de oportunidade a gente analisa”, disse, acrescentando que “não é porque o presidente [eleito] anunciou a venda da YPF que a gente imediatamente vai se atirar para dizer que vai comprar alguma coisa ou não”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/11/2023

COMPLEXO DO PECÉM FECHA CONTRATO PARA EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO PARA A CHINA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/11/2023 - 20:46



O Complexo do Pecém fechou na quinta-feira (23) um contrato com a empresa Lion Mining para exportação de 60 mil toneladas de minério de ferro para a China. A operação será realizada nos meses de dezembro e janeiro. A assinatura do contrato ocorreu na Expolog – Feira Internacional de Logística, realizada em Fortaleza.

A Lion Mining é uma companhia brasileira, que está localizada em Piripiri/PI e produz granulado e sinter feed, buscando atender o mercado brasileiro e internacional. A mineradora pretende exportar no

mínimo 200 mil toneladas pelo Porto do Pecém em 2024.

“Já temos expertise na movimentação de minério de ferro, principalmente para importação. A assinatura desse novo contrato reforça nossa capacidade de operar esse tipo de carga. Foi um imenso trabalho de equipe, envolvendo nossos prestadores de serviço e parceiros”, celebra André Magalhães, diretor comercial do Complexo do Pecém. Este ano, até outubro, foram movimentadas quatro milhões de toneladas de minério de ferro pelo Porto do Pecém.

No início deste mês, foi realizado o embarque de 104 mil toneladas de manganês, com três guindastes do tipo MHC e caçambas. O material foi extraído dos municípios de Ocara e Pentecoste, no interior do Ceará, e foi embarcado no navio "Diamond Power", com destino ao Porto Qinzhou, na China.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/11/2023

PLANO ESTRATÉGICO DA PETROBRAS PREVÊ INVESTIMENTOS DE US\$ 102 BILHÕES

Da Redação OFFSHORE 26/11/2023 - 20:43



O Conselho de Administração da Petrobras aprovou na quinta-feira (23) o Plano Estratégico para o quinquênio 2024-2028. Estão previstos investimentos de US\$ 102 bilhões, um crescimento de 31% em relação ao período anterior. De acordo com a companhia, a meta principal é iniciar a integração de fontes energéticas que permita uma transição energética “justa e responsável”.

As projeções do novo plano são de que aproximadamente 60% da geração de caixa da Petrobras voltarão para a sociedade na forma de tributos e pagamentos à União, estados e municípios.

O aumento dos investimentos nesse quinquênio é explicado pelas aquisições potenciais, ativos que voltaram para a carteira da companhia e a inflação de custos. A dívida bruta da companhia continuará limitada a US\$ 65 bilhões.

“Aumentamos os investimentos totais da Petrobras com responsabilidade, foco na disciplina de capital e compromisso de manter o endividamento sob controle. Também intensificamos os investimentos em baixo carbono com projetos rentáveis para geração de valor no longo prazo. Vamos fazer a transição energética de forma gradual, responsável e crescente, investindo em novas energias e sem abrir mão, de uma hora para outra, da produção de petróleo ainda necessária para atender a demanda global de energia e financiar a transição energética”, diz Jean Paul Prates, presidente da Petrobras.

Divisão dos investimentos

Do total de investimentos previstos para o período 2024-2028, cerca de US\$ 91 bilhões vão ser destinados para projetos de implantação e US\$ 11 bilhões para projetos em avaliação. Este último caso inclui os projetos sujeitos a estudos adicionais de capacidade de financiamento antes do início da contratação e execução. Segundo a Petrobras, essa divisão mostra um compromisso da companhia com a transparência e a governança.

Na divisão dos investimentos por segmento, 72% vão para a exploração e produção; 16% para refino, transporte e comercialização; 9% para gás e energias de baixo carbono; e 3% para o corporativo.

O valor destinado ao segmento de exploração e produção é de US\$ 73 bilhões, sendo que 67% vão ser investidos no pré-sal. A companhia justifica esse maior montante pela questão de competitividade econômica e ambiental, com produção de óleo de melhor qualidade e menores emissões de gases do efeito estufa. A projeção é de que, em cinco anos, sejam produzidos 3,2 milhões de barris equivalentes de óleo e gás por dia.

No segmento de gás e energias de baixo carbono, o valor de investimento é de US\$ 3 bilhões no quinquênio. Uma das prioridades da Petrobras neste segmento é ampliação da infraestrutura e portfólio de ofertas de gás natural. Para isso, em 2024 está previsto o início da operação do Rota 3, com planta de processamento com capacidade de 21 MMm³/dia e gasoduto com capacidade de 18 MMm³/dia. Em 2028, o gasoduto do Projeto Raia (BMC-33), com capacidade de 16 MMm³/dia. Em 2029, o gasoduto do projeto Sergipe Águas Profundas (SEAP), com capacidade de 18 MMm³/dia.

Para os projetos de baixo carbono, vão ser aplicados US\$ 11,5 bilhões, mais do dobro do plano anterior. Os focos são em iniciativas de descarbonização das operações, desenvolvimento de



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 195/2023
Página 64 de 64
Data: 28/11/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

negócios no segmento de energias de baixo carbono, com destaque para biorrefino; eólicas; solar; captura, utilização e armazenamento de carbono (CCUS) e hidrogênio.

“A Petrobras está voltando a investir em projetos de novas energias. Vamos escolher projetos rentáveis, priorizando parcerias para redução de risco e compartilhamento de aprendizados. Com esta nova frente, queremos também desenvolver as vantagens competitivas regionais do Brasil”, diz Prates.

Em relação aos compromissos com o meio ambiente e a sociedade, a Petrobras planeja reduzir as emissões de carbono, zerar o vazamento de materiais, diminuir a captação de água doce e geração de resíduos sólidos, promover diversidade de raça e gênero em cargos de liderança.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/11/2023



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: 28/11/2023