

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 012/2024
Data: 22/01/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO PARANÁ INVESTE R\$ 30 MILHÕES EM OBRAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS	4
NOVO PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DA PRATICAGEM TRAÇA PLANOS PARA REGULAMENTAÇÃO DO SETOR.....	5
TECNOLOGIA A SERVIÇO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA PODE DINAMIZAR OPERAÇÕES NO BRASIL	7
AUDITORES FISCAIS SUSPENDERÃO DESEMBARAÇO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS A PARTIR DE SEGUNDA.....	9
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	10
PREFEITURA DO RECIFE RECEBE NOVOS PROFESSORES DA REDE MUNICIPAL	10
LULA: DESCONTINUIDADE DE OBRAS É “UMA DAS DESGRAÇAS” QUE AFETARAM PAÍS	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
GOVERNO FEDERAL LANÇA POLÍTICA INDUSTRIAL QUE VAI IMPULSIONAR O DESENVOLVIMENTO NACIONAL	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – O TREM INTERCIDADES E O INCENTIVO FERROVIÁRIO	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Planos para 2024 e 2026 1</i>	14
<i>Planos para 2024 e 2026 2</i>	14
<i>Planos para 2024 e 2026 3</i>	14
<i>Mantega na Vale 1</i>	14
<i>Mantega na Vale 2</i>	14
PORTO DE SUAPE - GOVERNO PROJETA GERAÇÃO DE 30 MIL EMPREGOS COM AMPLIAÇÃO DE REFINARIA	14
NACIONAL - ANAC LANÇA GUIA PARA MELHORAR COMUNICAÇÃO VISUAL NOS AEROPORTOS BRASILEIROS	15
INOVAÇÃO - SUZANO COMPLETA CENTENÁRIO COM POSIÇÃO SINGULAR NO MERCADO BRASILEIRO.....	16
REGIÃO NORDESTE - Novo PAC PREVÊ R\$ 28,6 BI EM INVESTIMENTOS NO SETOR DE INFRAESTRUTURA DA BAHIA	17
REGIÃO SUDESTE - PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A GNL	18
REGIÃO SUDESTE - PROJETO TREM INTERCIDADES TEM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS MARCADAS PARA FEVEREIRO	19
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VOCÊ ESTÁ PRONTO PARA GANHAR? E PERDER? ESTÁ NA SUA AGENDA?	20
NACIONAL - BNDES VAI INVESTIR EM ECONOMIA MARÍTIMA, ANUNCIA MERCADANTE.....	22
REGIÃO SUL - ANTT ENCAMINHA DOCUMENTAÇÃO DOS LOTES 3 E 6 DO PARANÁ PARA ANÁLISE DO TCU.....	22
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	24
POLÍTICA INDUSTRIAL DE LULA 3 PRIORIZA ELETRIFICAÇÃO E BIOCOMBUSTÍVEIS NO TRANSPORTE	24
BNDES VAI BUSCAR PARTICIPAÇÃO EM EMPRESAS DA CADEIA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS, DIZ MERCADANTE	26
MME INDICA RENATO GALUPPO PARA CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA PETROBRAS	27
EQUINOR ESTREIA NO ARMAZENAMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA	28
JORNAL O GLOBO – RJ	29
LULA DIZ QUE 'DINHEIRO NÃO É MAIS PROBLEMA', AO LANÇAR NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL	29
MAR VERMELHO: CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DISPARA COM CAOS PROVOCADO POR ATAQUES	29
LULA VAI SE REUNIR COM AÉREAS NOS PRÓXIMOS DIAS PARA DISCUTIR AJUDA A SETOR, DIZ MINISTRO.....	31
ACERTOS E DÚVIDAS DA NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL.....	32
EM NEGOCIAÇÃO COM O CONGRESSO, MILEI TIRA PRIVATIZAÇÃO DA PETROLEIRA YPF DE MEGAPROJETO DE LEI.....	33
NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL DO GOVERNO 'REPETE UM MODELO QUE A GENTE JÁ SABE QUE NÃO FUNCIONOU', DIZ ECONOMISTA	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
FUTURO DO DIESEL E DA GASOLINA ESTÁ NAS REGIÕES DO AGRONEGÓCIO, DIZ PRESIDENTE DA VIBRA	35
OPINIÃO REFORMA ADMINISTRATIVA É A QUE FALTA NUM CONTEXTO DE RESPONSABILIDADE FISCAL	38
GOVERNO LULA PREVÊ R\$ 300 BI EM FINANCIAMENTO E SUBSÍDIOS À INDÚSTRIA EM AÇÃO LIDERADA PELO BNDES	38
GERAÇÃO PRÓPRIA DE ENERGIA SOLAR NO BRASIL ULTRAPASSA MARCA DE 26 GW, DIZ ASSOCIAÇÃO DO SETOR	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	42
LULA DEVE SE REUNIR COM DIRIGENTES DE COMPANHIAS AÉREAS, DIZ MINISTRO COSTA FILHO	42
FT: CHINA MUDA PERFIL DE INVESTIMENTOS NA AMÉRICA LATINA PARA COMPETIR COM EUA	42
DE OLHO NAS ELEIÇÕES, LULA DIZ A MINISTROS QUE REDOBREM VIAGENS PELO PAÍS PARA DIVULGAR AÇÕES DO GOVERNO	44
ÚLTIMA EMPRESA DO IMPÉRIO DE EIKE, OSX SOMA DÍVIDA DE R\$ 7,9 BI E ENTRA COM NOVO PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL.....	46



AGÊNCIA BRASIL - DF	47
GOVERNO ANUNCIA NOVA POLÍTICA PARA DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS	51
CANAL DO PANAMÁ: NAVIOS PORTA-CONTÊINERES SE BENEFICIAM DO ÊXODO DE OUTROS SETORES	51
A CEVA LOGISTICS NOMEOU MILTON PIMENTA COMO SEU NOVO MANAGING DIRECTOR PARA A REGIÃO DA AMÉRICA LATINA (LATAM)	52
MOVIMENTAÇÃO DE AÇÚCAR ENSACADO TEM AUMENTO DE 38% NO PORTO DE SUAPE	52
VLI REGISTRA RECORDE DE TRANSPORTE PARA A COMPANHIA BRASILEIRA DE ALUMÍNIO EM 2023	52
EX-SUBMARINO ‘TAMOIO’ FICARÁ SOB GUARDA DO AMRJ ATÉ DESTINAÇÃO FINAL	53
FROTA DE APOIO MARÍTIMO EM AJB TEVE LEVE ALTA EM 2023.....	54
YANMAR OBTÉM APROVAÇÃO EM PRINCÍPIO PARA SISTEMA DE CÉLULA DE COMBUSTÍVEL DE HIDROGÊNIO	55
LDC E BRADO FAZEM OPERAÇÃO INÉDITA PELA FERROVIA NORTE-SUL COM PLUMA DE ALGODÃO	56
INVESTIMENTOS EM EXPLORAÇÃO PODEM CHEGAR A US\$ 1,96 BILHÃO EM 2024	56
ESTADOS E MUNICÍPIOS ROYALTIES DE NOVEMBO PARA CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE CESSÃO ONEROSA	57
ESTALEIRO CATARINENSE LANÇA LINHA DE REBOCADORES.....	57
NAVIO PORTA-CONTÊINER MOVIDO A GNL ATRACA NA RIO BRASIL TERMINAL	58
IMPACTOS DOS CONFLITOS NO MAR VERMELHO PODEM CHEGAR AO BRASIL	59
PORTOS DO PARANÁ INVESTIRAM R\$ 29,6 MILHÕES EM PROGRAMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS EM 2023	59
PORTO DE SANTOS REALIZOU TRATAMENTO FITOSSANITÁRIO EM 46,9 MILHÕES DE TONELADAS DE MARCADORIAS EM 2023	60
DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO GARANTE CALADO DE 14M NO CANAL EXTERNO EM ÍTAJAÍ.....	61
PORTOSRIO REFORÇA SEGURANÇA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO COM AVANÇADA TECNOLOGIA E INVESTIMENTOS DE R\$ 3 MILHÕES.....	61
ARTIGO - INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS SÃO PEÇAS FUNDAMENTAIS PARA EFICIÊNCIA E SEGURANÇA NO TRANSPORTE MARÍTIMO	62
CONTRATAÇÕES VIA FMM SOMARAM R\$ 938 MILHÕES EM 2023.....	63
LICITAÇÃO PARA REVITALIZAÇÃO DO NT ALMIRANTE GASTÃO MOTTA OCORRE DENTRO DE UM MÊS	64
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	65
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	65



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO PARANÁ INVESTE R\$ 30 MILHÕES EM OBRAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

Monitoramento da qualidade da água e de sedimentos do estuário de Paranaguá e trapiches são alguns dos investimentos

Por: ATribuna.com.br



Sete trapiches em comunidades localizadas nas baías de Paranaguá e Antonina foram construídos como compensação ambiental por dragagem de aprofundamento Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná

A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) investiu R\$ 29,6 milhões em programas sociais, ambientais e de infraestrutura em 2023. Deste total, cerca de R\$ 21 milhões foram destinados a programas ambientais e sociais realizados no litoral paranaense, representando um crescimento de mais

de 90% em comparação aos investimentos realizados em 2018.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, afirma que, devido às ações ambientais, a Portos do Paraná é reconhecida mundialmente no tema. “Somos a única instituição portuária do mundo a ser convidada a participar da Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2023 (COP 28). Também somos signatários da Parceria para Portos Verdes (Green Ports Partnership) e fomos os primeiros portos públicos brasileiros a receberem o certificado internacional Ecoports, voltado para a gestão ambiental portuária. Todas estas conquistas são resultado de um trabalho intenso em sustentabilidade”, enfatizou Garcia.

Entre os programas de meio ambiente destacados pelo diretor-presidente está o monitoramento da qualidade das águas e dos sedimentos do complexo estuarino de Paranaguá, que são realizados a cada três meses desde 2014. Outra atividade de destaque é o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD), que permitiu, até o momento, a recuperação de 190 mil m² de área florestal em Antonina.

Já entre as ações educacionais a ênfase vai para o Programa de Educação Ambiental (PEA), que reúne 11 projetos de cunho socioambiental e que beneficiou 1.397 pessoas somente no ano passado. Um dos principais projetos é o Porto Escola – Educação para Sustentabilidade, por meio do qual foram realizadas palestras aos alunos do 5º ano das redes municipais de ensino de Paranaguá e Antonina sobre meio ambiente e funcionamento do porto, seguida de uma visita guiada ao cais. Desde o início, em 2015, mais de 12 mil alunos já participaram do projeto.

Os cursos profissionalizantes voltados aos jovens e mulheres das comunidades também merecem relevância. São cursos gratuitos de artesanato e gastronomia disponibilizados para os moradores das ilhas, buscando melhoria de renda para toda a população.

O diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Santana, explicou que o objetivo destas atividades é beneficiar diretamente a comunidade do entorno dos portos. “Realizamos diversas ações de conscientização, buscando melhorias na infraestrutura e o fortalecimento dos laços com as comunidades, auxiliando em demandas socioambientais”, enfatizou Santana.

Outra demanda local atendida pela Portos é o projeto “Saneamento Ecológico”, que disponibiliza tecnologias ecológicas alternativas e apropriadas às condições de saneamento nas comunidades ilhadas da baía de Paranaguá. “Em 2023, foram instalados sete sistemas alternativos de tratamento

de esgoto na comunidade de Eufrasina, em busca de melhorias na qualidade ambiental e de vida nessas comunidades”, explicou.

Os projetos “Selo Verde” e “Compostar para Cultivar” também auxiliam nas demandas ambientais das comunidades. O primeiro funciona como um sistema de certificação de boas práticas ambientais para comércios da região, incentivando melhorias no sistema de gestão de resíduos sólidos das comunidades participantes.

Já o projeto “Compostar para Cultivar” busca incentivar e promover a compostagem como alternativa segura e viável para o tratamento de parte do resíduo orgânico gerado em comunidades isoladas da Baía de Paranaguá, bem como a prática de hortas agroecológicas. O projeto atua desde 2021 na orientação sobre a compostagem residencial e promoveu a instalação de composteiras nas duas escolas da Ilha do Mel. Todo o resíduo orgânico proveniente das merendas é compostado, totalizando cerca de uma tonelada de resíduo ao ano, que deixa de ser destinado ao aterro sanitário.

Construção dos trapiches

Além dos programas socioambientais, a Portos do Paraná também realiza ações de compensação ambiental, relacionadas às obras executadas de dragagem de aprofundamento. Até o momento, já foram construídos sete trapiches em comunidades localizadas nas baías de Paranaguá e Antonina. Nos próximos anos, outras localidades do litoral serão beneficiadas com mais sete trapiches.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/01/2024

NOVO PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DA PRATICAGEM TRAÇA PLANOS PARA REGULAMENTAÇÃO DO SETOR

Bruno Fonseca, de 41 anos, conversou com A Tribuna sobre os desafios para a atividade

Por: Bárbara Farias



Ele assumindo o cargo para o biênio 2024-2025. Natural de Juiz de Fora (MG), hoje mora em Fortaleza (CE) Foto: Pedro Ladeira/Divulgação

O oficial da Marinha Mercante Bruno Fonseca, de 41 anos, foi eleito novo presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra), a Praticagem do Brasil, no último dia 5, em Brasília, assumindo o cargo para o biênio 2024-2025. Natural de Juiz de Fora (MG), hoje ele mora em Fortaleza (CE), onde trabalha. Graduado em Ciências Náuticas no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga) da Marinha e pós-graduado em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Fonseca prestou o processo seletivo para a categoria de praticante de prático em 2011. Em entrevista para A Tribuna, ele falou sobre a regulamentação da praticagem, por meio da Lei Federal 14.813/2024, e os desafios da profissão.

O que muda com a Lei Federal 14.813/2024?

A nova lei moderniza a regulação técnica e econômica da praticagem e encerra um ciclo de insegurança jurídica sobre a atividade. Critérios de segurança da navegação presentes nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (Normam-311) agora ganham força de lei. Já na parte econômica, a lei deixa claro que o preço é livremente negociado entre armadores e praticagem, pois se trata de uma relação privada. Uma novidade é que a Marinha poderá formar comissão para emitir parecer sobre o preço, consultando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nos casos excepcionais de provocação das partes, seja por defasagem de preço ou abuso de poder econômico.

Quantos práticos existem no Brasil?

Do total, quantos no Litoral Paulista? Hoje, somos 603 práticos em todo o território nacional, sendo 63 no Estado de São Paulo, onde se encontra a Zona de Praticagem 16. Em São Paulo, a praticagem atua no Porto de Santos e no Porto de São Sebastião.

Desse total, quantas são mulheres?

São 14 mulheres aprovadas em processo seletivo e habilitadas pela Marinha no Brasil, sendo duas atuando no Estado de São Paulo.

É necessário ter alguma formação específica para se tornar um prático?

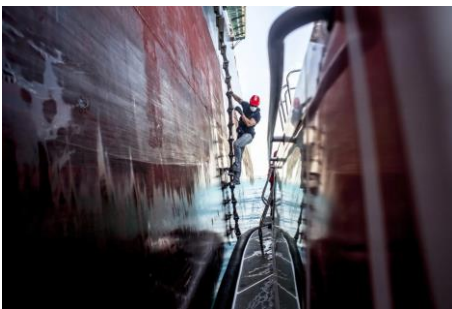
É preciso ser aprovado em um rigoroso processo seletivo da Marinha para praticante de prático. É necessário ter curso superior e habilitação de mestre-amador. O processo cobra conhecimentos como manobrabilidade do navio, arte naval, navegação em águas restritas, legislação, regulamentação, meteorologia, oceanografia e comunicações, entre outros. Se aprovado, o candidato participa de um programa de qualificação intenso em que realiza centenas de manobras supervisionadas por, no mínimo, 12 meses. Só então ele pode prestar o exame habilitação para prático a bordo de embarcação. Depois, para se manter habilitado, o prático deve executar um mínimo de serviços de praticagem por período, já que a profissão exige experiência regular em diferentes navios e manobras. Também, a cada cinco anos, o prático precisa completar o Curso de Atualização para Práticos.

O ingresso na praticagem se dá apenas por meio de processo seletivo realizado pela Marinha? Quando ocorreu a última seleção?

Sim, não há outra forma de ingresso que não seja pelo processo seletivo. O último ocorreu em 2012.

Há previsão de nova seleção? Por que ela é tão difícil?

Sobre novo processo, esse assunto cabe à Marinha, reguladora da atividade, de acordo com critérios da Normam-311. Sobre a dificuldade, acredito que ela existe pelo nível dos candidatos. O conteúdo é até menos extenso do que de outras seleções, mas para muitos é total novidade, pois são matérias específicas e isso pode impor alguma dificuldade no início da preparação. A concorrência também não é maior do que de outras seleções, mas, como falei, os níveis de formação e preparo dos candidatos são altíssimos.



*Lei Federal 14.813/2024 prevê a regulamentação da praticagem
Foto: Gustavo Stephan/Divulgação*

Em quais portos você trabalhou como prático?

O prático é habilitado para atuar em uma única zona de praticagem. Sou habilitado na Zona de Praticagem 5, no Ceará. Se eu desejar mudar de zona de praticagem, somente realizando novamente o processo seletivo da Marinha ou por remanejamento determinado pela Autoridade Marítima, situação excepcional nos casos previstos nas Normam-311.

A praticagem é privada?

Nós funcionamos ligados ao aparato do Estado até 1961, quando o então presidente Juscelino Kubitschek tornou a praticagem uma atividade privada. Dessa forma, ele transferiu toda a custosa infraestrutura necessária à prestação do serviço aos práticos. Foi um marco, porque as empresas de praticagem se organizaram e ofereceram um serviço de primeira linha, trazendo segurança ao tráfego aquaviário e eficiência aos portos. A Marinha, no entanto, nunca deixou de ser o ente regulador, pelo interesse público envolvido.

Como é o dia a dia de trabalho de um prático?

Conduzimos os navios na entrada e saída dos portos, tanto na navegação no canal de acesso até os terminais quanto na atracação e desatracação deles. Na sala de comando do navio, o prático dá ordens de leme ao timoneiro, de máquina ao comandante e de puxar e empurrar aos mestres dos rebocadores. Além disso, ele monitora o tráfego ao redor, combina cruzamentos com outras embarcações e coordena o serviço de amarração. É um trabalho desafiador por essência.

Por qual motivo?

Diferentemente do comandante, treinado para o alto-mar, o prático recebe treinamento para navegar e manobrar em águas mais restritas ao tráfego, onde as embarcações se comportam de maneira diversa e existem condições específicas com as quais o comandante não está familiarizado, como ventos, correntes, ondas e marés. Além disso, nenhuma manobra é igual a outra. Cada navio tem uma dinâmica de comportamento e pode apresentar problemas na manobra, como falha de máquina, leme travado ou até um apagão total. Condições ambientais inesperadas também podem surgir, como ventos e correntes acima dos limites operacionais. E existe ainda a questão da inércia. Navios de médio para grande porte, mesmo utilizando máquina atrás, podem avançar quase dois quilômetros até parar. Por isso, o prático precisa sempre pensar com muita antecipação para reagir a situações críticas a tempo.

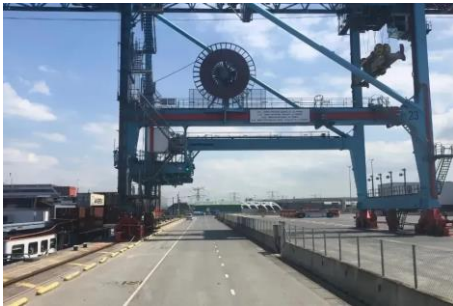
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/01/2024

TECNOLOGIA A SERVIÇO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA PODE DINAMIZAR OPERAÇÕES NO BRASIL

Automatização de procedimentos tem potencial para se tornar oportunidade de mercado

Por: Ted Sartori



Terminal do Porto de Roterdã visitado em 2022 impressionou pela eficiência dos serviços automatizados. Foto: Maurício Martins - 14/6/22

A automatização de atividades portuárias é uma realidade já explorada no exterior e que pode dinamizar ainda mais o dia a dia do setor em território brasileiro, que já vê passos serem dados nessa direção. Em 2022, por exemplo, a comitiva Porto & Mar, do Grupo Tribuna, esteve na Holanda e viu de perto a alta tecnologia empregada no chamado 'terminal fantasma' da APM

Terminals situado no Porto de Roterdã, referência no assunto. Para que esse cenário seja replicado no Brasil, é preciso trilhar um novo caminho.

“Estamos em um momento importante para o setor portuário brasileiro. As decisões tomadas agora vão moldar nosso papel no comércio marítimo global. A automação é mais do que uma questão tecnológica; é uma oportunidade para reformular nosso setor e prepará-lo para o futuro”, analisa o diretor da empresa T2S, Ricardo Pupo Larguesa, especialista no tema e que fez parte do grupo que observou tudo isso de perto em solo holandês.

No 'terminal fantasma' de Roterdã, que começou a funcionar em 2015 em uma área de expansão do porto local, cerca de 80% dos movimentos das máquinas são automatizados, controlados por programas de computadores e que fazem a leitura dos contêineres por câmeras. As operações manuais restantes (20%) ocorrem remotamente, lembra Larguesa.

“O Porto de Roterdã inspira muitos investimentos em tecnologia no mundo. Em 2015, abriu seu primeiro terminal de contêineres totalmente automatizado, utilizando robôs para otimizar as operações e aumentar a segurança dos trabalhadores. Também é pioneiro na implementação de plataforma de Internet das Coisas (IoT), integrando dados de sensores para otimizar operações e melhorar a eficiência. Temos que usar este porto como inspiração”.

A realidade portuária brasileira é diferente, segundo Larguesa. “Estamos longe do conceito de 'terminal fantasma'. A operação é informatizada, mas não automatizada. Em equipamentos com operação manual, temos tudo de ponta. Na automação, benefícios como geração de empregos de alto valor e avanços tecnológicos são inegáveis. Podem atrair investimentos significativos e posicionar o Brasil como líder em inovação portuária na América Latina”.

O diretor da T2S cita que a automação oferece eficiência operacional inigualável, mas não está isenta de desafios. “No Brasil, enfrentamos obstáculos como a complexa estrutura tributária e a instabilidade política e econômica. Além disso, há preocupações sobre o impacto no emprego. Mas entendo que a automação não extingue empregos; ela transforma. Novos papéis surgem, exigindo habilidades especializadas e agregando valor ao trabalho humano”.

Cenário local

No Porto de Santos, um de seus terminais, a BTP, tem um pacote de investimentos que inclui aquisição de frota de equipamentos eletrificados e avanços em tecnologia 5G, com implantação de rede privada. A intenção é aumentar a conectividade dos equipamentos e trazer segurança a quem trabalha na operação do terminal, além de sustentabilidade, com menos consumo de energia e manutenção das antenas, reduzidas de 54 para oito aparelhos.

Novidades potencializam terminais

No Brasil, o diretor da empresa T2S, Ricardo Pupo Larguesa, cita o Porto Itapoá, em Santa Catarina, como um terminal que se tornará exemplo a ser seguido. O motivo é a adoção de guindastes RTG semiautomatizados, sinalizando uma mudança significativa de como os portos operam. Outro que recorre fortemente à inovação para aprimorar cada vez mais o seu desempenho operacional é o Portocel, em Aracruz, no Espírito Santo.

O Portocel é fruto de parceria entre Suzano e Cenibra, produtoras de celulose. Entre as soluções testadas, está o spreader automático, equipamento de içamento de cargas desenvolvido internamente pelas equipes do porto, com apoio de parceiros especializados. Dimensionado para operar 500 toneladas por hora, o equipamento tem sistema de ganchos articulados móveis acionados a distância, por controle remoto, pelo operador do guindaste.



Spreader automático foi desenvolvido pelas equipes do Portocel, em Aracruz, com o apoio de parceiros Foto: Rogerio Sarmenghi/Divulgação

No complexo capixaba, o equipamento é utilizado na movimentação de celulose: os ganchos são automaticamente engatados aos arames de unitização dos fardos de celulose, içando a carga até o porão do navio, um processo feito sem intervenção manual que agiliza a operação e a torna mais segura.

“Além do Portocel, o spreader automático vem sendo testado também nas operações da Suzano no Porto do Itaqui (no Maranhão) e no Porto de Verbruge, na Holanda, com o qual estamos trocando expertise nos campos operacional e de gestão, buscando incorporar as melhores práticas e oportunidades”, detalha o gerente geral de Operações Portuárias do Portocel, Alexandre Billot Mori.

Outra solução tecnológica adotada é a operação com caminhão autônomo na movimentação interna em áreas do porto. Totalmente controlado por inteligência artificial, o veículo utiliza câmeras e sensores integrados a diversos sistemas robóticos.

Desenvolvida pela empresa Lume Robotics, a tecnologia embarcada 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 barcaças e movimentações em pátio, armazém e cais.

Calado

Ainda no Portocel, o sistema de calado dinâmico é utilizado nas manobras de atracação e desatracação de navios graças a recursos como o software ReDraft, que calcula a profundidade em tempo real com base nas características de cada navio e do canal de acesso, considerando ainda variáveis como as condições ambientais do momento da manobra (ondas, ventos e outras). O

sistema otimiza a chegada e saída de navios, possibilitando a manobra na maré dinâmica e reduzindo o tempo de espera das embarcações.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/01/2024

AUDITORES FISCAIS SUSPENDERÃO DESEMBARAÇO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS A PARTIR DE SEGUNDA

Paralisação de cinco dias envolve declarações. Temor é de superlotação em recintos alfandegados

Por: Bárbara Farias



Os auditores fiscais da Alfândega do Porto de Santos vão suspender o desembaraço de cargas de exportação e importação entre segunda-feira e sexta-feira Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Os auditores fiscais da Alfândega do Porto de Santos vão suspender o desembaraço de cargas de exportação e importação entre segunda-feira e sexta-feira. A mobilização tem como objetivo pressionar o Governo Federal a cumprir o acordo firmado em 2016 para o pagamento da remuneração por produtividade. Cargas perecíveis, vivas, perigosas,

medicamentos e alimentos de consumo de bordo serão liberados normalmente. Representantes do setor de comércio exterior já estimam prejuízos.

A suspensão é liderada pela Delegacia Sindical de Santos do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindisfisco Nacional). O vice-presidente da Delegacia Sindical de Santos Sindisfisco Nacional, Flávio Prado, explicou que, há oito anos, a entidade e o Governo Federal acordaram o pagamento de um bônus de eficiência, que custaria R\$ 2 bilhões ao ano. “É a nossa gratificação por produtividade. Mas, o Governo aprovou para o orçamento de 2024 o valor de R\$ 700 milhões, um terço do acordado”.

A remuneração por produtividade foi instituída por meio da Lei Federal 13.464/2017, que estabelece a destinação de 25% do Plano de Aplicação do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (Fundaf) como bonificação aos servidores federais dessa categoria. No ano passado, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, assinou a Portaria MF 727/2023, que destina o bônus conforme o acordo firmado. De acordo com o Sindisfisco Nacional, isso não está sendo cumprido.

Por dia, cerca de 1,3 mil declarações de importação e 800 declarações de exportação têm suas liberações afetadas. Já na área tributária, os auditores fiscais seguem não participando de sessões nem entregando quaisquer trabalhos, exceto demandas judiciais ou em processo de decadência.

O presidente da Câmara Empresarial Argentino-Brasileira do Rio Grande do Sul, Fabio Ciocca, disse que a paralisação “poderá ocasionar uma superlotação dos recintos alfandegados, prejudicando o abastecimento das empresas que estão importando produtos para consumo final ou matéria-prima para a indústria, além de um custo extra, onerando e inviabilizando qualquer tipo de negócio”.

Ciocca, que é despachante aduaneiro, lembrou que, na última paralisação, em 2023, “a liberação de uma documentação no modal rodoviário, que normalmente demora 48 horas, levou 35 dias”.

O diretor da Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil (Cisbra), Arno Gleisner, afirmou que os primeiros prejudicados são os motoristas de caminhão. “Os caminhões parados podem gerar um custo em torno de US\$ 300 por dia aos motoristas. Já, considerando os diretamente envolvidos nas importações e exportações de mercadorias, a indústria, no caso da falta de matéria-prima, e o consumidor final, os prejuízos podem ultrapassar bilhões de dólares nesses cinco dias”.

O Ministério da Fazenda foi procurado pela Reportagem, mas não retornou até o fechamento desta edição.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 20/01/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

PREFEITURA DO RECIFE RECEBE NOVOS PROFESSORES DA REDE MUNICIPAL

Por *Jairo Lima*



O prefeito João Campos marcou presença no evento. Foto: Rodolfo Loepert/PCR

A Prefeitura do Recife, por meio da Secretaria de Educação, realizou, nesta segunda-feira (22/1), no Teatro Guararapes, o evento “Acolhimento dos novos professores da Rede Municipal do Recife”. Os novos profissionais foram aprovados no último concurso público para professor – o maior da história da capital pernambucana – realizado no ano passado. O prefeito João Campos marcou presença no evento.

“Hoje é um dia histórico para nossa cidade. Nós tomamos a decisão de fazer o maior concurso da história da Secretaria da Educação do Recife entendendo algo básico: não existe educação sem aluno e sem professor. Fizemos um grande diagnóstico da rede e entendemos as mais diversas necessidades, desde a melhoria da infraestrutura, ampliação da escolas, geração de novas vagas, até a necessidade de fortalecimento da rede como um todo. Estamos aqui para construir uma nova jornada e agora garantimos a maior nomeação da história da Prefeitura do Recife nesta segunda, com mil nomeações num único dia. Nós da prefeitura sempre estaremos dispostos a ouvir, dialogar, inovar e fazer com que a educação esteja a prática dos nossos atos e não apenas o nosso discurso”, disse o prefeito.

Durante o encontro, os novos professores da rede conheceram os secretários executivos, bem como entenderam como funciona cada setor da Secretaria de Educação. O roteiro ainda conta com apresentações culturais e a participação do mágico Rodrigo Lima, que ministrou a palestra “A magia do sorriso”.

“Não temos dúvidas que esses são os melhores profissionais que temos no estado de Pernambuco e ficamos muito felizes com a chegada deles na rede municipal. Mas não tratamos apenas da chegada do professor na escola. Por trás disso, tem muita estratégia e preparação. Temos muito orgulho de ser uma referência estratégica no Brasil”, afirmou o secretário de Educação, Fred Amancio.

Os mil novos professores da Rede Municipal de Ensino do Recife foram aprovados no concurso realizado no ano passado, uma prioridade da atual gestão municipal. O certame tem o objetivo de fortalecer ainda mais a educação da capital pernambucana, aumentando o quadro de profissionais e garantindo que os estudantes tenham cada vez mais acesso a uma educação pública de qualidade e referência. A nomeação de parte desses novos servidores está diretamente relacionada à ampliação de vagas ofertadas para a população nas creches e escolas do Recife.

Andreza de França Moraes, 27, é pedagoga recém formada e uma das mil pessoas que estão ingressando na rede municipal. “Estou com a sensação de dever cumprido, me sentindo muito acolhida hoje. Espero pôr em prática os conhecimentos que adquiri e aperfeiçoá-los, porque a formação do professor nunca para, estamos sempre buscando novos conhecimentos”, destacou.

Do total de profissionais aprovados, 800 são para professor I (Educação Infantil e Anos Iniciais) e 200 para professor II (Anos Finais), nas disciplinas de Artes; Ciências; Educação Física; Geografia; História; Língua Inglesa; Língua Portuguesa; e Matemática. Os novos professores já estão sendo lotados – além das unidades de ensino já existentes – nas novas escolas e creches que estão sendo construídas para o fortalecimento da rede do Recife e assumirão as salas de aula no início do ano letivo de 2024. As aulas para os estudantes veteranos e novatos da Rede Municipal de Ensino do Recife começam no dia 05 de fevereiro.

Emerson Barbosa, 24, foi estagiário da Rede de Educação do Recife e compartilhou suas expectativas para essa nova etapa. “As etapas foram bem exigentes. Então, considero todos que estão aqui como vencedores. Sei que a rede municipal tem uma estrutura muito boa, então espero aproveitar essas condições e trabalhar com empenho”, falou.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 22/01/2024

LULA: DESCONTINUIDADE DE OBRAS É “UMA DAS DESGRAÇAS” QUE AFETARAM PAÍS

Sobre a nova escola de formação de sargentos, Lula explicou que se trata de uma iniciativa que “representa muito bem o Brasil que queremos e estamos construindo.

Por Patrícia Raposo



Lula e os militares/Foto: Ricardo Stuckert/ PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva classificou a descontinuidade de obras como “uma das desgraças do nosso país”. A declaração foi feita nesta sexta-feira (19) durante visita a empreendimentos retomados pelo governo federal no Nordeste.

Lula esteve na quinta-feira (19) em Salvador, onde assinou acordo de parceria que prevê a criação do Parque Tecnológico Aeroespacial da Bahia. Na sequência, foi a Pernambuco para as cerimônias de retomada das obras da Refinaria Abreu e Lima e de assinatura do termo de compromisso para a construção de uma Escola de Sargentos. Depois voou para Fortaleza para lançar a pedra fundamental do Campus Avançado do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), em Fortaleza (CE).

Descontinuidade de obras

Durante a cerimônia de assinatura do termo de compromisso para erguer a Escola de Sargentos, Lula disse que “uma das desgraças do nosso país é a descontinuidade das obras públicas feitas nas prefeituras, nos estados e no governo [federal]”.

“Basta mudar de governo para que as obras sejam paralisadas, porque cada governante quer criar a sua marca e deixar o seu legado pessoal”, acrescentou ao lembrar que, ao dar início a seu terceiro mandato presidencial, encontrou o país com mais de 10 mil obras paradas. “Estou inaugurando casas que comecei a levantar em 2010, e que ficaram paralisadas”, enfatizou.

Abreu e Lima

O presidente da República citou o caso da Refinaria Abreu e Lima, onde esteve um dia antes. Ele disse que a obra, quando finalizada, vai refinar 260 mil barris de petróleo por dia. Com isso, acrescentou, a Petrobras ampliará em R\$ 100 bilhões o seu faturamento anual. “Só o estado de Pernambuco terá uma participação de R\$ 8 bilhões. Será bom para o Brasil, para Pernambuco, para Jaboatão [dos Guararapes] e para todo o povo brasileiro”, assegurou.

“Anunciei a retomada da refinaria com um investimento de R\$ 8,6 bilhões. Esta é uma obra que fará parte do novo PAC [Programa de Aceleração do Crescimento], que prevê investimentos de R\$ 46,8

bilhões em Pernambuco, sendo R\$ 18,2 bilhões em projetos realizados inteiramente no estado e R\$ 28,6 bilhões em projetos que também movem outros estados”, acrescentou.

Escola de Sargentos

Na cerimônia no Recife, Lula fez um afago aos militares. Sobre a nova escola de formação de sargentos, Lula explicou que se trata de uma iniciativa que “representa muito bem o Brasil que queremos e estamos construindo. Vamos praticamente criar uma nova cidade no município de Abreu e Lima, com capacidade para abrigar 2,2 mil alunos e 1,9 mil militares, instrutores e responsáveis pela operação do campus. Vamos reunir aqui tudo que está sendo feito em 19 organizações militares de todo o Brasil”, adiantou.

Quando finalizado, o empreendimento receberá sargentos em formação de diversas partes do país. “A nova escola do Exército será uma das maiores e contará com os investimentos de mais de R\$ 2 bilhões. Este é um empreendimento capaz de mudar as vidas das pessoas que moram na região. Apenas para sua construção serão gerados mais de 11 mil empregos diretos e 17 mil empregos indiretos. Mas isso é apenas o começo”, enfatizou o presidente.

Movimento reverso

Acrescentou que a economia local nunca mais será a mesma. “Novos negócios serão criados para atender a população de alunos, instrutores e familiares que viverão na escola. Se antes os pernambucanos e demais nordestinos que ingressaram na carreira militar tinham de ir para o Sul ou Sudeste para receber sua formação, a nova escola representará um movimento reverso. Brasileiros de todos estados estarão aqui movimentando a economia e tornando a cultura ainda mais diversa”, assegurou.

Segundo o Palácio do Planalto, este é o maior projeto do Exército desde a construção da Academia Militar das Agulhas Negras, na década de 1940, na cidade de Resende, no estado do Rio de Janeiro. Ele reunirá, na Região Metropolitana do Recife, 16 estruturas de ensino que atualmente formam sargentos de carreira da força.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 22/01/2024

Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial lança a nova política que busca melhorar e estimular o desenvolvimento e a competitividade da indústria brasileira



Reunião do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial - Foto: Vosmar Rosa

Após amplo diálogo entre o governo e o setor produtivo, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI) entregou, nesta segunda-feira (22), ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, o texto da Nova Indústria Brasil (NIB). A nova política busca melhorar diretamente o cotidiano das pessoas, estimular o desenvolvimento produtivo e tecnológico, ampliar a competitividade da indústria brasileira, nortear o investimento, promover melhores empregos e impulsionar a presença qualificada do país no mercado internacional.



Para financiar essas metas, serão destinados R\$ 300 bilhões até 2026, sendo R\$ 106 bilhões anunciados previamente e outros R\$ 194 bilhões provenientes de diferentes fontes de recursos direcionados para dar suporte às prioridades da Nova Indústria Brasil.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, ressaltou o compromisso do governo com a construção de um país competitivo e inovador. “Esta política representa uma visão de futuro. Uma declaração de confiança em nossa capacidade de competir e liderar áreas estratégicas diante do mundo”, destacou.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatiza a conexão da nova política com portos e aeroportos, buscando potencializar esse setor essencial para o desenvolvimento econômico, atraindo investimentos nacionais e internacionais. “Sobretudo para cada vez mais a gente potencializar esse setor fundamental para o desenvolvimento da economia brasileira buscando projeto a exemplo do FNAC, do Reporto, [...] para cada vez mais a gente atrair investimentos nacionais e internacionais”, disse.

Além disso, as metas estabelecidas incluem ampliar em 50% a participação dos biocombustíveis na matriz energética de transportes, alinhando-se às diretrizes de bioeconomia, descarbonização e segurança energética.

Outra frente da Nova Indústria Brasil é a desburocratização para aprimorar o ambiente de negócios. São 41 projetos, com 17 a serem executados nos próximos dois anos pelo CNDI, como, por exemplo, o novo Sistema de Controle Aduaneiro Aéreo (CCT aéreo), que foi concebido sob as diretrizes de facilitação, simplificação e harmonização dos regimes aduaneiros e das práticas aduaneiras, estabelecidas no Acordo de Facilitação do Comércio (AFC).

Para conhecer mais sobre as metas e ações, acesse <https://www.gov.br/mdic/pt-br/composicao/se/cndi/missoes>.

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

Data: 22/01/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TREM INTERCIDADES E O INCENTIVO FERROVIÁRIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As audiências públicas que o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) irá promover, para discutir o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA) do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte, é um passo fundamental na direção do desenvolvimento sustentável e da melhoria da mobilidade na região paulista. Essas audiências, a serem realizadas em Campinas (SP), Jundiaí (SP) e São Paulo, refletem o compromisso com a transparência e a participação pública na tomada de decisões impactantes.

O projeto do Trem Intercidades Eixo Norte, que visa conectar São Paulo a Campinas, com paradas estratégicas, é uma peça essencial para fortalecer o transporte ferroviário de passageiros na região. A concessão, abrangendo a Linha 7-Rubi, o Trem Intermetropolitano e o serviço expresso, representa uma oportunidade significativa para melhorar a mobilidade e reduzir a dependência de meios de transporte menos sustentáveis.

A proposta de oferecer um serviço expresso rápido e eficiente, com tarifas acessíveis, é um indicativo positivo de como o transporte ferroviário pode ser uma solução viável para as necessidades de deslocamento entre cidades. A inclusão desse projeto na carteira de investimentos do Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP) destaca o papel estratégico que a ferrovia desempenhará nos próximos anos.



É crucial que o poder público continue a impulsionar o uso da ferrovia não apenas para o transporte de passageiros, como exemplificado pelo TIC Eixo Norte, mas também para o transporte de cargas. Investir em infraestrutura ferroviária não só contribui para a redução do tráfego rodoviário, aliviando congestionamentos, mas também oferece uma alternativa mais sustentável e eficiente para a movimentação de mercadorias.

A promoção desses projetos ferroviários não só impulsionará o desenvolvimento econômico da região, mas também contribuirá para a construção de uma infraestrutura de transporte mais resiliente, sustentável e capaz de atender às crescentes demandas de mobilidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PLANOS PARA 2024 E 2026 1

Um encontro realizado no último sábado, no Litoral Sul de Pernambuco, com a participação do prefeito de Recife (PE), João Campos (PSB), do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho (Republicanos), e do ex-prefeito de Petrolina (PE) Miguel Coelho (União Brasil), consolidou as bases de uma aliança política que será testada nas eleições municipais deste ano e deve ser mandada para a de 2026, na disputa pelo Governo de Pernambuco e pelas duas vagas ao Senado do estado.

PLANOS PARA 2024 E 2026 2

Essa aliança será decisiva no lançamento da campanha (PSDB) de reeleição de João Campos à Prefeitura de Recife, neste ano. E será essencial em 2026, quando o político disputar o Governo de Pernambuco, em oposição à governadora Raquel Lyra, que tentará se reeleger. Já Costa Filho e Coelho devem ser candidatos às vagas do Senado. Mas não está descartado atrair para esse acordo o senador Humberto Costa (PT), que buscaria a reeleição na casa legislativa, deixando o ministro ou o ex-prefeito para compor a chapa de Campos como candidato a vice-governador.

PLANOS PARA 2024 E 2026 3

No encontro de sábado, também estavam o ex-senador Fernando Bezerra Coelho (MDB), e o prefeito de Petrolina, Simão Durando (União Brasil). A reunião, aliás, foi na casa de praia de Fernando Coelho em Porto de Galinhas.

MANTEGA NA VALE 1

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), defendeu que o Governo Federal participe do processo de sucessão da Vale, multinacional brasileira que é uma das maiores mineradoras do mundo. Para ele, o Planalto deve indicar nomes para o comando da companhia e ter voz na definição de estratégias de desenvolvimento. As declarações foram feitas na semana passada, no encerramento da participação de Silveira no Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça.

MANTEGA NA VALE 2

Alexandre Silveira também defendeu a qualificação do ex-ministro da Fazenda Guido Mantega para assumir um cargo executivo na Vale. Em agosto do ano passado, circulou a informação de que o presidente Lula desejava indicar Mantega para a presidência da mineradora. A fala do ministro, na última sexta-feira, levou as ações da multinacional a perderem valor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2024

PORTO DE SUAPE - GOVERNO PROJETA GERAÇÃO DE 30 MIL EMPREGOS COM AMPLIAÇÃO DE REFINARIA

Retomada de investimentos em equipamento instalado no complexo industrial portuário foi confirmada

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redenenews.com.br



Foto: Divulgação

A ampliação da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Ipojuca, Pernambuco, promete gerar aproximadamente 30 mil empregos diretos e indiretos, além de acréscimo de cerca de 13 milhões de litros diários de Diesel S10 à capacidade nacional de produção. Esses números foram divulgados pela Petrobras e pelo Governo Federal durante a cerimônia de retomada de investimentos, ocorrida na quinta-feira (18), com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e do

presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, entre outras autoridades.

O investimento no Projeto RNEST está alinhado ao Plano Estratégico 2024-28+ da Petrobras e ao Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal. A construção do Trem 2, já em fase de contratação, tem previsão de conclusão em 2028, aumentando a capacidade de processamento para 260 mil barris de petróleo por dia. Outros projetos incluem a primeira unidade SNOX do refino brasileiro, prevista para iniciar operações em 2024, e a ampliação do Trem 1 (Revamp), com previsão de conclusão no primeiro trimestre de 2025.

Jean Paul Prates destaca que os investimentos em refino, como na RNEST, contribuirão para tornar o país autossuficiente na produção de combustíveis, reduzindo a dependência de importações. A Petrobras estima um aumento de 40% na produção de diesel nos próximos anos, considerando todos os projetos planejados.

Nos próximos cinco anos, a Petrobras planeja investir US\$ 17 bilhões em projetos de refino, transporte e comercialização no Brasil, visando ampliar a produção de diesel e atender à crescente demanda por produtos de baixo carbono.

Quanto à RNEST, localizada no Complexo Industrial Portuário de Suape, é considerada o principal hub da Petrobras nas regiões Norte e Nordeste. Com a conclusão do Trem 2, a refinaria contribuirá para expandir a capacidade de refino nacional, especialmente na produção de diesel S10, reduzindo a necessidade de importação.

A refinaria, inaugurada em 2014, é a mais moderna da Petrobras, apresentando a maior taxa de conversão de petróleo cru em diesel (70%). Destaca-se por tecnologias avançadas, alto nível de automação e compromisso ambiental, promovendo segurança operacional, baixo consumo energético e otimizado uso de água.

Paralelamente, a Petrobras lança o Programa Autonomia e Renda, que oferecerá cursos de capacitação profissional a pessoas em situação de vulnerabilidade socioeconômica. Em parceria com o Sesi-Senai e Institutos Federais, o programa busca capacitar pessoas para atuar no setor de Energia, priorizando grupos minorizados. A primeira fase atenderá a sete estados, com mais de 19 mil vagas e benefícios como bolsa-auxílio, reforço escolar e cursos para desenvolvimento socioemocional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2024

NACIONAL - ANAC LANÇA GUIA PARA MELHORAR COMUNICAÇÃO VISUAL NOS AEROPORTOS BRASILEIROS

Manual foi baseado em boas práticas identificadas em diversos aeródromos do país

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redenenews.com.br



Foto: Divulgação / Prefeitura de Guarulhos

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) lançou o “Manual de Comunicação Visual e Sinalização para Passageiros em Terminais Aeroportuários”, buscando aprimorar a experiência dos viajantes no Brasil. O guia oferece diretrizes para facilitar o deslocamento nos terminais.

Para a elaboração do documento, a Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA) em colaboração com a ANAC visitou diversos aeródromos. O manual define termos como placas, comunicação visual e programação visual. Destaca a importância da organização hierárquica da sinalização e da padronização para facilitar o deslocamento dos passageiros. Também é proposta uma classificação da informação, considerando tipos e hierarquias para orientar efetivamente os viajantes.

O conteúdo resulta da análise de boas práticas cometidas nos aeroportos brasileiros e pode ser consultado no site da agência. O manual inclui sugestões para o planejamento, meios de sinalização, aspectos técnicos, pontos de destaque e considerações específicas para estacionamentos, saguões, imigração, restituição de bagagem, entre outros.

A ANAC ressalta que cada aeródromo deve adaptar as sugestões à sua realidade e normativos específicos. O manual serve como um guia para melhorar a comunicação visual nos terminais aeroportuários, fornecendo ideias para operadores e profissionais do setor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 22/01/2024

INOVAÇÃO - SUZANO COMPLETA CENTENÁRIO COM POSIÇÃO SINGULAR NO MERCADO BRASILEIRO

Direção planeja ano de valorização das ações ligadas a infraestrutura, sustentabilidade e inovação
Por **BRUNO MERLIN** bruno@forumbrasilexport.com.br



Fábrica de Suzano em Aracruz, no Espírito Santos (Foto: Divulgação/Suzano)

A Suzano, maior produtora mundial de celulose de eucalipto e empresa exportadora de gigante importância para o Brasil, celebra neste dia 22 de janeiro o centenário de sua fundação, uma marca expressiva e ainda pouco comum entre companhias fundadas no País. A partir do mote “há 100 anos plantando o futuro”, a direção planeja um ano de comemorações e de valorização das ações

ligadas a investimentos em infraestrutura, sustentabilidade e inovação.

Com uma política de priorização da qualidade de suas operações, administra terminais no Porto de Santos (SP) – em parceria com a DP World -, no Porto do Itaqui (MA) e em Aracruz (ES), além de instalações marítimas na Bahia. Além disso, a nova fábrica da empresa, em Ribas do Rio Pardo (MS), já está perto de ser concluída, com início das operações previsto para o segundo semestre deste ano.

Os produtos da empresa são consumidos por cerca de 2 bilhões de pessoas em todo o planeta. No ano passado, concluiu a compra do negócio de tissue da Kimberly-Clark e se tornou líder do mercado brasileiro no segmento de papel higiênico com a aquisição da reconhecida marca Neve. Em um aspecto mais amplo, tem capacidade instalada de 10,9 milhões de produção de celulose ao ano, matéria-prima destinada à produção de variados produtos.

Entre seus ativos, a Suzano conta com uma frota de caminhões, navios e ativos ferroviários dedicados às suas operações. Para diminuir a emissão de gás carbônico na atmosfera, adota iniciativas como otimização de rotas, redução de uso de rodovias e utilização de veículos elétricos na região metropolitana de São Paulo.

Fundada em 1924 por Leon Feffer, um imigrante ucraniano, tem uma história centenária calcada em desenvolvimento e pioneirismo. Desde 1956, ano que marca o início produção de celulose de fibra de eucalipto, vem ampliando mercados e priorizando uma estratégia de bioeconomia. Em 2017, migrou para o Novo Mercado na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, e ampliou a unidade de Três Lagoas (MS) com o projeto Horizonte 2, adicionando 1,95 milhão de toneladas à capacidade produtiva de celulose da planta.

Sintonizada com a agenda ESG, a Suzano se destacou no Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI) ao ser selecionada para integrar a carteira de Mercados Emergentes (DJSI Emerging Markets) da S&P Global, um dos mais importantes índices de sustentabilidade no mundo. Desde a fusão que deu origem à Suzano SA, no início de 2019, a companhia já investiu no Brasil aproximadamente R\$ 900 milhões em terminais portuários instalados na costa brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/01/2024

REGIÃO NORDESTE - NOVO PAC PREVÊ R\$ 28,6 BI EM INVESTIMENTOS NO SETOR DE INFRAESTRUTURA DA BAHIA

Segundo o ministro Rui Costa, o total de aportes para o estado é estimado em R\$ 89,5 bilhões

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redenews.com.br



De acordo com o Governo Federal, parte dos R\$ 17,7 bilhões do Novo PAC previstos para ferrovias e portos será utilizada na conclusão das obras da Ferrovia Oeste-Leste (Fiol) (Foto: Divulgação/Ministério da Infraestrutura)

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, apresentou os detalhes dos investimentos que serão realizados pelo Novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia. Segundo ele, está previsto para o estado um aporte total estimado em R\$ 89,5 bilhões. Desse total, R\$ 28,6 bilhões serão destinados para o setor de infraestrutura.

Rui Costa falou sobre o assunto na última semana, na capital baiana, Salvador. Ele participou do evento de assinatura do acordo de parceria firmado pelo Governo Federal, por meio do Ministério da Defesa e do Comando da Aeronáutica, com o estado da Bahia e o Senai Cimatec para a criação do Parque Tecnológico Aeroespacial. O evento contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). As rodovias receberão R\$ 10,6 bilhões, em manutenção, obras públicas e concessões. Outros R\$ 17,7 bilhões serão enviados para ferrovias e portos, e R\$ 373 milhões para aeroportos e hidrovias.

As obras incluem a conclusão da Ferrovia Oeste-Leste (Fiol), a duplicação da BR-242, a construção do contorno de Feira de Santana (BR-116), a nova pista do terminal de passageiros do aeroporto de Barreiras e a dragagem de aprofundamento do porto de Ilhéus.

“O investimento em logística significa investir em redução de custos, do Custo Brasil, significa geração de emprego, mais oportunidades de atrair empresas. A concretização e finalização da Fiol, por exemplo, que vai integrar com a Ferrovia Norte-Sul, será o maior investimento ferroviário das últimas décadas”, explicou o ministro.

No total, serão destinados R\$ 89,5 bilhões para a realização de obras e projetos executados no estado pelo Governo Federal em parceria com entes privados, durante os próximos anos. Os investimentos visam alavancar a economia, gerar empregos e renda, além de expandir o desenvolvimento industrial, tecnológico e social.

O Novo PAC também conta com projetos para a transição e segurança energética, ciência, tecnologia, infraestrutura social e outras áreas, além da ampliação do programa Água Para Todos, incluindo a Adutora da Fé (Bom Jesus da Lapa), Barragem Baraúnas (Seabra), Barragem Catolé (Barra do Choça), Barragem Morrinhos (Poções), Barragem Rio da Caixa (Rio do Pires) e o Canal do Sertão Baiano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 22/01/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTO DO RIO DE JANEIRO RECEBE PORTA-CONTÊINERES MOVIDO A GNL

O CMA CGM Bahia é o maior navio do gênero em operação na rota sul-americana
Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebene.com.br

O Porto do Rio de Janeiro recebeu a atracação na sexta-feira (19) do navio CMA CGM Bahia, o maior porta-contêineres bicomcombustível em operação na rota sul-americana. A embarcação atracou no Rio Brasil Terminal, onde operou um total de 1.033 contêineres, sendo 899 descarregados e 134 embarcados. Segundo a Autoridade Portuária PortosRio, o navio deixou o complexo portuário no sábado, dia 20.



O navio, que pertence à armadora francesa CMA CGM, atracou no Rio Brasil Terminal, onde operou um total de 1.033 contêineres, sendo 899 descarregados e 134 embarcados

O navio, que pertence à armadora francesa CMA CGM, utiliza um sistema de energia de duplo combustível de GNL (Gás Natural Liquefeito) e possui um tanque de carga de GNL com sistema de contenção de carga Mark III de 14 mil metros cúbicos.

Segundo o construtor naval, Hudong-Zhonghua, o sistema de recirculação de gases de escape (ICER) pode reduzir o deslizamento de metano no modo gás em 50% e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em mais de 28%.

De acordo com a PortosRio — Autoridade Portuária que administra os portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis —, o CMA CGM Bahia não apenas prioriza a eficiência energética, mas também incorpora tecnologias avançadas para reduzir as emissões de dióxido de carbono. Um imponente defletor de vento na proa proporciona economias significativas de combustível durante as viagens, enquanto dispositivos de economia de energia na popa melhoram a eficiência da propulsão da hélice.

“A chegada do CMA CGM Bahia ao Porto do Rio de Janeiro representa um momento crucial na busca pela transição para combustíveis verdes e por uma navegação mais ecológica, reforçando o compromisso do setor com um futuro marítimo mais limpo e eficiente”, disse a PortosRio, em nota à imprensa.

O CMA CGM Bahia representa a mais recente geração de navios sustentáveis. O porta-contêineres possui 336 metros de comprimento e tem capacidade máxima de 13.200 TEU (unidade equivalente a contêiner de 20 pés). O navio, movido a GNL, foi construído em 2023 e é considerado um importante marco na indústria naval.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/01/2024

REGIÃO SUDESTE - PROJETO TREM INTERCIDADES TEM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS MARCADAS PARA FEVEREIRO

Encontros vão discutir o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebenews.com.br



A ligação São Paulo-Campinas terá cerca de 100 quilômetros de trajeto, oferecendo um serviço expresso entre a Estação Barra Funda e Campinas, com parada em Jundiaí

O Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) anunciou no início do mês que vai promover três audiências públicas para discutir o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA) do Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte, que vai ligar de São Paulo a Campinas, no interior paulista.

As audiências ocorrerão em fevereiro e terão como locais de realização as cidades de Campinas, Jundiaí e São Paulo.

Além do TIC, os encontros também avaliarão o projeto de Segregação Noroeste (SNO) do Transporte Ferroviário de Cargas, sob responsabilidade da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

A concessão do Trem Intercidade Eixo Norte engloba três serviços, a Linha 7-Rubi, o Trem Intermetropolitano e o serviço expresso. O leilão do projeto está marcado para 29 de fevereiro na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

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

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

Confira as datas e locais das audiências

Primeira audiência:

Data: 6 de fevereiro

Horário: 17 horas

Local: Teatro Bento Quirino Endereço: Rua Luzitana, 1505 – Centro – Campinas (SP)

Segunda audiência:

Data: 8 de fevereiro

Horário: 17 horas

Local: Teatro Polytheama Endereço: Rua Barão de Jundiaí, 176 – Centro – Jundiaí (SP)

Terceira audiência:

Data: 15 de fevereiro

Horário: 17 horas

Local: Céu Pêra-Marmelo – Teatro Plínio Marcos Endereço: Rua Pêra Marmelo, 226 – Jardim Santa Lucrécia – Jaraguá – São Paulo (SP)

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/01/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VOCÊ ESTÁ PRONTO PARA GANHAR? E PERDER? ESTÁ NA SUA AGENDA?



HUDSON CARVALHO

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

“Tudo é negociável. Se é, ou não, uma negociação fácil, é outra coisa...”

Carrie Fisher – atriz, escritora e produtora norte-americana, a Princesa Leia em Star Wars.

Quase comecei a escrever este texto afirmando que negociação é o caminho para resolver as diferenças que envolvem as relações entre duas ou mais pessoas de boa vontade. Quase, pois, sozinho, imbuído de enorme boa vontade, tive que negociar comigo mesmo sobre o título e a frase de abertura. Arrisco-me citando Carrie Fischer? Os leitores irão lembrar-se da Princesa Leia? E de Star Wars?

Não havia mais ninguém na sala e a negociação já havia começado. Essa história de duas ou mais pessoas não funcionou. Negociação, de cara, pode envolver apenas você mesmo e a sua consciência.

Deu vontade de acionar meu BATNA. e começar a escrever sobre outro tema.

Ooops... você pode ainda não saber o que é BATNA – Best Alternative To a Negotiated Agreement, ou a melhor alternativa quando o negociador sente que o processo não vai terminar como ele havia planejado.

Já que antecipamos esse conceito, vamos explicá-lo. Na prática, BATNA é o nosso limite na negociação, o momento em que levantamos da mesa, ao percebermos que teremos que abrir mão de um dos pontos que consideramos inegociáveis. É uma espécie de Plano B.

O conceito foi criado pelos Professores de Harvard, William Ury, Roger Fisher e Bruce Patton em seu livro Como Chegar ao Sim.

Perceba que o BATNA, uma vez utilizado, é quase o fim do processo de negociação, logo, tudo o que não queremos.

Por isso, é fundamental falar dele antes de falarmos sobre o processo de negociação propriamente dito. Conhecê-lo, não para desestimular a negociação, ao contrário, para estimular um processo de planejamento intenso que torne o BATNA desnecessário. O negociador experiente não só estabelece o seu próprio, como estimula sutilmente a parte contrária a delimitar o seu também, para que fique claro a ambos, o que cada um tem a perder se chegarem a ele e o que devem fazer para evitar esse ponto.



Mas, vamos voltar à negociação e, principalmente, como aprimorar nossas habilidades de fazê-la dar certo. Três aspectos fundamentais:

- a) negociação mistura técnica e arte;
- b) negociação se aprende;
- c) negociação pressupõe duas ou mais partes, agindo de boa vontade, em conjunto, dispostas a abrir mão de algo em prol de conseguirmos construir um acordo onde cada parte consiga o máximo possível do que planejava ganhar. Quando uma das partes, de forma mal intencionada, tem força, e usa, para impor seus argumentos à outra, não é negociação.

O processo negocial funciona da mesma forma em todos os níveis: com Superiores, Subordinados, Colegas, Esposas/Maridos, Filhos, Pais, etc. Capacidade de negociar é uma competência universal, por uma razão simples: emoções possuem um impacto significativo sobre nossos julgamentos e decisões. E esses dois governam as negociações.

Como Executivo e posteriormente como Consultor, negocio há mais de 25 anos, Acordos e Convenções Coletivas com Sindicatos de diferentes ideologias, grandes contratos com empresas de Assistência Médica, Termos de Ajustamento de Conduta (os temidos TACs) com Ministério Público, entre outros temas, com a mesma abordagem e intensidade com a qual convenci minhas filhas Camilla e Giulia que era hora de largar a chupeta. Confesso: quantas vezes preferi estar frente a uma feroz diretoria!

Em cada uma dessas oportunidades foi ficando mais clara a necessidade de encarar o palco de negociações, como uma cena de crime. Conhecer, com profundidade, a situação e as pessoas envolvidas. Ideia ótima, mas que não é minha. Apenas a “tropicalize!”. Pertence originalmente a Deepak Malhotra e Max H. Bazerman, meus professores no MIT, que a chamaram de Negociação Investigativa.

É simples, brilhante e baseada em cinco princípios:

Descubra não só O QUE os Adversários querem. Descubra POR QUE eles querem: entender as razões pessoais do outro, é entender o caminho crítico;

Entenda e mitigue as restrições do outro lado: negociadores eficientes nunca enxergam as demandas do outro lado como “problema deles”;

Interprete as demandas como oportunidades: atribua valor a cada uma das demandas adversárias, atendendo-as cautelosamente, uma a uma, na medida (e se) necessária e na hora certa;

Crie um terreno comum com os Adversários: significa entender os pontos comuns entre as nossas necessidades e as do Adversário. É ingenuidade de nossa parte achar que não é possível competir e cooperar ao mesmo tempo;

Continue a investigar mesmo depois que a negociação pareça estar perdida: é o limite da resistência ao BATNA. Ainda que a negociação pareça estar perdida, por que não permanecer na mesa mais um pouco e entender por que a negociação fracassou?

Termino com a Regra de Ouro de Tancredo Neves para as negociações: “Numa negociação muito delicada, não se deve apresentar de uma só vez as condições ou exigências estabelecidas por cada parte.”

Você não sabe quem foi Tancredo? Meu Deus, voltamos a negociar!

O PROCESSO NEGOCIAL FUNCIONA DA MESMA FORMA EM TODOS OS NÍVEIS: COM SUPERIORES, SUBORDINADOS, COLEGAS, ESPOSAS/MARIDOS, FILHOS, PAIS, ETC. CAPACIDADE DE NEGOCIAR É UMA COMPETÊNCIA UNIVERSAL, POR UMA RAZÃO

SIMPLES: EMOÇÕES POSSUEM UM IMPACTO SIGNIFICATIVO SOBRE NOSSOS JULGAMENTOS E DECISÕES. E ESSES DOIS GOVERNAM AS NEGOCIAÇÕES.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/01/2024

NACIONAL - BNDES VAI INVESTIR EM ECONOMIA MARÍTIMA, ANUNCIA MERCADANTE

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



Presidente do BNDES, Aloizio Mercadante (Foto: Ton Molina/Fotoarena/Estadão Conteúdo)

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), Aloizio Mercadante, anunciou, nesta segunda-feira (22), o lançamento do programa BNDES Azul. A afirmação foi feita em coletiva de imprensa com jornalistas no Palácio do Planalto.

A medida visa o investimento na economia marítima. Inspirado no navio de pesquisa hidroceanográfico Vital de Oliveira H-39, a embarcação está ancorado na praça Mauá, no centro do Rio de Janeiro, próximo ao Museu do Amanhã e será lançado no dia 24 de janeiro.

Na ocasião, Mercadante vai anunciar novas iniciativas do BNDES envolvendo o espaço marinho, proteção socioambiental oceânica, indústria naval e infraestrutura portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/01/2024

REGIÃO SUL - ANTT ENCAMINHA DOCUMENTAÇÃO DOS LOTES 3 E 6 DO PARANÁ PARA ANÁLISE DO TCU

Agência atendeu solicitação do Governo Estadual, que pediu prioridade à esses dois trechos

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebenews.com.br



Os dois trechos englobam mais de 1,2 mil quilômetros, fazendo ligação de Curitiba, o Porto de Paranaguá, no litoral do estado, e os Campos Gerais às regiões Norte e Oeste. Crédito: Divulgação/AEN

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) encaminhou nesta semana a documentação referente aos lotes 3 e 6 do sistema rodoviário do Paraná ao Tribunal de Contas da União (TCU), visando a concessão de rodovias federais e estaduais. A ANTT atendeu a um pedido do Governo do Estado de que fossem priorizados esses dois lotes após o leilão dos lotes 1 e 2. Uma vez aprovado pela Corte, os editais serão publicados aos interessados e posteriormente vão à leilão.

Segundo a agência, toda a documentação e estudos sobre os trechos que serão concedidos à iniciativa privada foram encaminhados na última terça-feira (16).



“A Agência está dando um passo adicional neste importante projeto viário. Após o aval do TCU, a expectativa é realizar os devidos ajustes necessários para que as concessões se tornem úteis para a população do Paraná ainda neste ano”, disse Rafael Vitale, diretor-geral da ANTT.

Os dois trechos englobam mais de 1,2 mil quilômetros de rodovias estaduais e federais, fazendo ligação de Curitiba, o Porto de Paranaguá no litoral do estado, e os Campos Gerais às regiões Norte e Oeste.

Os investimentos previstos são de R\$ 35,1 bilhões, com a previsão de quase 600 quilômetros de duplicação, além de terceiras faixas, contornos e outras obras. As concessões de ambos os lotes terão validade de 30 anos.

No Lote 3, está prevista a implantação de 71,7 quilômetros de contornos e a duplicação de 116 km de trechos. O trecho contempla as rodovias BR-369/PR, BR-373/PR, BR-376/PR, PR-090/PR, PR170/PR, PR-323/PR e PR-445/PR.

Já no Lote 6, são planejados 13,7 quilômetros de contornos e 445,4 km de duplicação. O trecho contempla as rodovias BR-163/PR, BR-277/PR, PR-158, PR-180, PR-182, PR-280 e PR-483.

Ambos os lotes contemplam a criação de ciclovias, passagens de fauna e flora, bem como diversas correções de traçados e pontos de ônibus. Essas melhorias visam aprimorar tanto a trafegabilidade quanto a segurança, além de contribuir para o compromisso ambiental do projeto.

A expectativa inicial do Governo Federal é lançar os editais de concessão neste ano, e os dois projetos têm o potencial de garantir 240.657 empregos diretos, indiretos e efeito-renda para a região. A ANTT destaca ainda que a publicação dos editais ocorre a partir da análise da Corte de Contas.

Assim como ocorreu nos primeiros lotes, será vencedora a concessionária que apresentar o menor valor da tarifa por quilômetro rodado. Para o governador Ratinho Junior (PSD), o sucesso dos primeiros leilões e a iminente assinatura desses contratos vai dar segurança aos investidores a participarem dos novos certames.

“Os projetos são bem robustos, foram construídos com intensa participação da sociedade e envolvem uma das economias mais pujantes do País, o que garante a confiança a quem investir nas nossas rodovias”, comentou.

Conforme já anunciado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, a expectativa do Governo Federal é que o leilão dos lotes 3 e 6 ocorram ao longo de 2024.

Lotes 1 e 2

O lote 1 do sistema rodoviário, a primeira concessão do modal do governo Lula, foi arrematado pela concessionária Via Araucária. Segundo o Governo Estadual, o contrato da nova gestão deverá ser assinado no final do mês de janeiro, com validade de 30 anos de concessão.

A previsão é de que a concessionária invista cerca de R\$ 7,9 bilhões em obras de melhorias e manutenção. A empresa também deverá arcar com aproximadamente R\$ 5,2 bilhões em custos operacionais durante o período.

O lote 2, cujo leilão também foi realizado no ano passado, foi arrematado pelo Grupo EPR. De acordo com o Governo Estadual, a assinatura do contrato está prevista para ocorrer em fevereiro.

O Lote 2 engloba rodovias federais e estaduais, com foco principal em melhorias na BR-277, principal acesso terrestre para entrada e saída do Porto de Paranaguá, no litoral do estado. O trecho tem uma extensão total de 605 quilômetros e receberá investimentos de R\$ 10,8 bilhões em obras.



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

POLÍTICA INDUSTRIAL DE LULA 3 PRIORIZA ELETRIFICAÇÃO E BIOCOMBUSTÍVEIS NO TRANSPORTE

Sob coordenação do vice-presidente Geraldo Alckmin, plano elege setores prioritários para financiamento e subvenções

Por Gabriela Ruddy 22 de janeiro de 2024 Em Biocombustíveis, Política energética, Transição energética

RIO – Um dos principais focos da nova política industrial apresentada pelo governo nesta segunda-feira (22/1) é a descarbonização do segmento de transportes a partir da eletrificação de veículos e da ampliação do uso de biocombustíveis.

Uma das metas é elevar a participação dos biocombustíveis na matriz energética de transportes para 50%, frente percentual atual de 21,4%.

O plano Nova Indústria Brasil foi apresentado pelo vice-presidente e ministro da Indústria e Comércio (MDIC), Geraldo Alckmin, em evento com Lula e a cúpula do governo em Brasília, com protagonismo do presidente do BNDES, Aloizio Mercadante. Veja a íntegra da transmissão acima.

O banco público é o carro-chefe do financiamento, estimado em R\$ 300 bilhões até 2026, de diversas linhas e fontes (como o Fundo Clima), além de aportes geridos pela Finep e Embrapii.

Entre as iniciativas classificadas como prioritárias para receber financiamentos não reembolsáveis estão o desenvolvimento de tecnologias para redução de emissões nos transportes rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e na aviação.

Também estão incluídas iniciativas para o desenvolvimento da cadeia de motores elétricos e híbridos a combustíveis sustentáveis e baterias, com prioridade para projetos que estimulem a produção nacional de minerais estratégicos.

Plano incorpora políticas anunciadas

O plano incorpora políticas em curso, como o Combustível do Futuro, projeto de lei enviado pelo governo federal em 2023 que prevê de marcos legais para novos combustíveis e captura de carbono, por exemplo.

Na área de bioeconomia e transição energética, entraram como elegíveis para incentivos não reembolsáveis o desenvolvimento desses biocombustíveis, a geração de energias renováveis e minerais estratégicos.

Também estão são classificáveis o desenvolvimento e a produção de células fotovoltaicas, aerogeradores, eletrolisadores e células a combustível.

Ano passado, com a justificativa de desenvolver a indústria nacional, o governo federal definiu uma taxaço de importações desses produtos, com cotas de isenção.

Já as prioridades para financiamentos reembolsáveis incluem projetos de sistemas de propulsão a biocombustíveis, elétrica, híbrida e “demais combustíveis alternativos que reduzam a emissão em relação à gasolina, ao diesel e ao querosene de aviação”.



Também são elegíveis projetos de captura de carbono; diesel verde; hidrogênio de baixo carbono e tecnologias de armazenamento de energia.

Segundo o documento, a expectativa é que até 2030 o Brasil avance na produção de veículos elétricos e híbridos, “com ênfase nos combustíveis alternativos”.

Um dos principais instrumentos usado para atingir esse objetivo será o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), que prevê a redução de R\$ 3 bilhões de impostos por ano para as empresas que se comprometam a investir em pesquisa e desenvolvimento e cumpram metas de eficiência energética.

“No Mover serão R\$ 19,3 bilhões [em isenções], sendo neste ano R\$ 3,5 bilhões, para as várias rotas tecnológicas: carro elétrico, híbrido, plug-in, etanol. É a mobilidade verde, focada na descarbonização e inovação, inclusive com o SAF, o combustível que vai substituir o querosene de aviação”, disse Alckmin durante o evento.

Outros instrumentos voltados para esse objetivo são a Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica (PNME), que em 2024 vai trabalhar para desenvolver uma estratégia nacional de mobilidade sustentável, e os “corredores sustentáveis”, que preveem editais de concessão de rodovias com infraestrutura de recarga elétrica com conteúdo local.

Há previsão ainda de que o programa “Caminhos da Escola”, que oferece meios de transporte para regiões escolares, possa ter percentuais de aquisições de frotas eletrificadas com conteúdo local.

BNDES quer participar da produção

Também presente na apresentação do plano, o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, destacou que há interesse do banco em entrar com participação acionária (equity) na produção de ônibus elétricos.

“Já estamos com cinco fábricas no Brasil produzindo ônibus elétrico, o Brasil tem a sétima maior reserva de lítio do mundo. Nós queremos ter controle, presença estratégica, nesse segmento”, afirmou.

BNDES vai buscar aportes em empresas da cadeia de veículos elétricos, diz Mercadante

Mercadante também frisou a necessidade de o país desenvolver navios a energias limpas, para que as exportações brasileiras não percam competitividade no mercado internacional. Segundo ele, a expectativa é ampliar o valor do Fundo de Marinha Mercante para R\$ 2 bilhões.

“Temos que retomar a construção de navios, a frota que está aí vai envelhecer. [Fazer isso] Não nos moldes do passado, mas sobretudo com etanol de segunda geração, biodiesel, nessa linha de biocombustíveis. Existe também o hidrogênio verde, tem outras rotas, mas o Brasil é muito competitivo nesse segmento”, afirmou.

Atualmente, o setor de transportes é um dos principais responsáveis pelo alto consumo de petróleo na América Latina. De acordo com o World Energy Outlook (WEO 2023), publicado pela Agência Internacional de Energia no ano passado, a previsão é que a parcela de combustíveis fósseis na matriz caia nos próximos anos. Até 2030, a eletrificação do transporte deve ajudar a reduzir a parcela de fósseis no fornecimento primário de energia, de dois terços hoje para menos de 60% até 2030.

Energia elétrica e fertilizantes

Na área de infraestrutura, um dos objetivos do plano é ter como base a economia circular e a transição e eficiência energéticas para desenvolver tecnologias, bens e serviços de mobilidade e logística de transporte.

Um dos instrumentos usados nesse sentido são os incentivos de eficiência energética do Procel, que prevê R\$ 20 milhões até 2025.

Outra iniciativa são as contratações públicas nos segmentos de geração renovável, para a geração de energia solar em obras do Minha Casa Minha Vida e de painéis fotovoltaicos e aerogeradores com conteúdo local.

Estão previstos ainda esforços para racionalizar a cobrança de encargos setoriais sobre as tarifas de energia elétrica, mas ainda não foram divulgados maiores detalhes. Também foi incluída na prioridade de financiamento não reembolsável a produção de fertilizantes no mercado nacional.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 22/01/2024

BNDES VAI BUSCAR PARTICIPAÇÃO EM EMPRESAS DA CADEIA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS, DIZ MERCADANTE

Banco tem R\$ 8 bilhões no orçamento para aquisições e enxerga as cadeias do lítio e baterias como prioridade

Por Gabriel Chiappini 22 de janeiro de 2024 Em Política energética, Setor elétrico, Transição energética



"O Brasil tem a sétima reserva de lítio do mundo. E nós queremos ter controle e presença estratégica nesse segmento", diz Mercadante (Foto: Ricardo Stuckert/PR)

O programa Nova Indústria Brasil, anunciado pelo governo federal nesta segunda (22/1), espera destinar R\$ 300 bilhões para financiamento do setor industrial no país, até 2026.

Os recursos serão, em maior parte, geridos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que além do crédito, também prevê a participação acionária em empresas de segmentos estratégicos, como as de minerais críticos, baterias e veículos elétricos.

Segundo o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, o banco tem R\$ 8 bilhões no orçamento para aquisições.

"Temos 8 bi de equity, que nós queremos investir em empresas. Crédito é namoro, equity é casamento. São setores muito importantes, por exemplo, esse segmento de minerais críticos fundamentais para o futuro de baterias e toda mobilidade elétrica", disse.

O BNDES é sócio de diversas empresas por meio do controle de ações no mercado de renda variável e aportes em fundos de investimento e private equity. A carteira supera os R\$ 70 bilhões, dos quais cerca de R\$ 25 bilhões são relativos à participação acionária na Petrobras, em valores de setembro de 2023.

Segundo Mercadante, as grandes economias mundiais, como Estados Unidos, China, e União Europeia estão implementando grandes pacotes de incentivo à indústria, e o Brasil também deve acompanhar esse movimento se quiser competir no mercado global.

"Já estamos com cinco fábricas de ônibus no Brasil, produzindo ônibus elétrico. O Brasil tem a sétima reserva de lítio do mundo. E nós queremos ter controle e presença estratégica nesse segmento. (...) Esse é um setor que o BNDES quer entrar com equity", acrescentou Mercadante.

Entre as montadoras que já produzem ônibus elétricos no Brasil estão a Mercedes-Benz, Marcopolo, BYD e Eletra.

O presidente do BNDES também ressaltou que o banco já aprovou, no ano passado, R\$ 2,5 bilhões para financiar a aquisição de até 1,3 mil ônibus elétricos pela cidade de São Paulo. Os veículos devem ser exclusivamente movidos a bateria.

Corrida por minerais críticos

No contexto global, há uma corrida por minerais críticos, em especial o lítio, essencial para a fabricação de baterias para veículos elétricos. A demanda pelo mineral deve crescer vertiginosamente, em mais de 40 vezes até 2040, segundo projeção da Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês).

Hoje, cerca de 65% das reservas encontradas estão no Chile, Bolívia e Argentina, mas é a China que concentra o processamento do lítio, com cerca de 90% da capacidade global de beneficiamento do mineral.

O país asiático também é um dos maiores produtores mundiais de baterias elétricas, e sede da maior produtora de veículos elétricos do mundo, a BYD.

No Brasil, o mineral já é alvo de disputa entre montadoras. A alemã Volkswagen e a chinesa BYD disputam a compra da maior produtora de lítio no Brasil, a Sigma Lithium.

Localizada no Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais, hoje conhecido como Vale do Lítio, a Sigma vem chamando a atenção de investidores no cenário internacional, por oferecer um lítio “verde”, já beneficiado quimicamente, com zero emissões de carbono e baixo impacto ambiental.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 22/01/2024

MME INDICA RENATO GALUPPO PARA CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA PETROBRAS

Vaga foi aberta com a renúncia de Efrain Pereira da Cruz, que deixa estatal após sair da secretaria executiva do ministério

Por epbr 22 de janeiro de 2024 Em Empresas, Petróleo e gás, Política energética



Renato Galuppo, indicado ao conselho de administração da Petrobras (Foto: Reprodução Youtube)

RIO – A Petrobras anunciou nesta segunda-feira (22/1) a renúncia de Efrain Pereira da Cruz do Conselho de Administração da companhia. Para a vaga, o Ministério das Minas e Energia indicou Renato Campos Galuppo, que é membro do Comitê de Segurança, Meio Ambiente e Saúde.

A nomeação será avaliada pelo CA da Petrobras. Galuppo já tinha sido indicado como suplente no início do ano passado, mas foi reprovado pelo conselho. Advogado do Cidadania e membro do diretório do partido até o início de 2022, ele se enquadrava no período de quarentena da Lei das Estatais e não pôde assumir a vaga.

Era o mesmo caso do ex-ministro Sergio Machado Rezende e do próprio Efrain da Cruz. A quarentena, no entanto, foi declarada inconstitucional, mediante liminar do futuro ministro da Justiça, Ricardo Lewandowski na ADI 7331. O julgamento está paralisado por vista de Nunes Marques.

Em comunicado ao mercado, a Petrobras afirmou que Galuppo passou por um processo de integridade e “não possui impedimentos para assumir o cargo”. “Sua indicação seguirá os procedimentos de governança da empresa.”

Galuppo é advogado e trabalhou como assessor jurídico na Câmara dos Deputados. Atualmente, é Conselheiro de Administração da Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA) e membro externo do CSMS da Petrobras.

Atua desde 2003 em tribunais como o TJMG, TRE/MG, STF e Tribunais Superiores. Formado pela Universidade Federal de Ouro Preto, possui especializações em Direito Penal e Processo Penal, além de pós-graduação em Direito Penal Econômico pela Universidade de Coimbra.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 22/01/2024

EQUINOR ESTREIA NO ARMAZENAMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA

Norueguesa começou a operar sua primeira bateria em escala comercial no Reino Unido

Por epbr 22 de janeiro de 2024 Em Empresas, Internacional, Transição energética



Sistema de armazenamento de energia elétrica Blandford Road da Equinor no Reino Unido (Foto: Divulgação)

A Equinor anunciou, nesta segunda-feira (22/1), que entrou em operação seu primeiro empreendimento de armazenamento de energia elétrica em escala comercial, no Reino Unido. O projeto Blandford Road tem capacidade nominal de 25 MW e pode armazenar até 50 MWh de eletricidade.

O empreendimento, que pertence à Equinor, foi desenvolvido e é operado pela empresa de baterias britânica Noriker Power, da qual a norueguesa tem 45% de participação.

A unidade é composta de 150 baterias de íon-lítio e pode armazenar energia elétrica suficiente para abastecer 75.000 residências no Reino Unido por duas horas. Localizado em Dorset, está conectado à rede Southern Electric Power Distribution (SEPD).

De acordo com a empresa, já está em construção um outro empreendimento, Welkin Mill, com capacidade instalada de 35 MW/70 MWh. A expectativa é que comece a operar ainda este ano, na área da Grande Manchester, na Inglaterra.

“A Equinor prevê um portfólio de energias renováveis que combina ativos de geração como vento e solar com ativos flexíveis como baterias para ajudar a mitigar a intermitência da geração de energia renovável. No Reino Unido, temos nossa maior posição de energia eólica offshore como empresa, com vários parques eólicos offshore em operação e em desenvolvimento. Paralelamente, estamos construindo nossa capacidade de armazenamento de bateria, com nosso primeiro ativo Blandford Road em operação e nosso segundo ativo Welkin Mill em construção”, diz Olav Kolbeinstveit, vice-presidente sênior para onshore e mercados dentro de Renováveis na Equinor.

A Estratégia de Segurança Energética Britânica estabelece a ambição de que 95% da eletricidade do Reino Unido seja de baixo carbono até 2030, e os sistemas de armazenamento de bateria podem desempenhar um papel importante nesta transição.

Eles podem armazenar energia excedente gerada por vento e pelo sol e liberá-la quando a rede elétrica mais precisar, melhorando a segurança do fornecimento e ajudando a proteger o sistema elétrico de extremos de preço de energia.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 22/01/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

LULA DIZ QUE 'DINHEIRO NÃO É MAIS PROBLEMA', AO LANÇAR NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL

Presidente se referiu aos R\$ 300 bilhões, a maior parte em financiamentos, que serão direcionados para o desenvolvimento do setor

Por Alvaro Gribel e Karolini Bandeira — Brasília



O presidente Lula e o vice-presidente Geraldo Alckmin durante lançamento da política industrial do governo — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Ao lançar a nova política industrial para o país, nesta segunda-feira, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que "dinheiro não é mais problema" para o desenvolvimento da economia, e por isso os ministros do governo serão cobrados a apresentar resultados. O novo plano prevê cerca de R\$ 300 bilhões, principalmente em financiamentos para as empresas.

— Vocês (ministros) vão ser cobrados. O problema não termina aqui, ele começa aqui. Nós temos mais três anos pela frente. E queremos ter algo concreto para a sociedade aprovar. O nosso problema era dinheiro, se dinheiro não é problema então nós temos que resolver as coisas com muito mais facilidade — disse Lula.

Segundo o presidente, a ideia do plano é fazer a economia dar um salto de qualidade. Ele disse que já houve casos em que visitou fábricas que foram ajudadas pelo governo e um ano depois a mesma empresa havia se tornado importadora de produtos da China.

— O mercado internacional é uma guerra. Em 2009, fala-se em acabar com o protecionismo. Mas ele aumentou mais do que nunca. Muita gente fala em livre mercado apenas quando é para vender — afirmou.

Dos R\$ 300 bilhões previstos pelo programa, R\$ 271 bilhões são financiamentos, R\$ 21 bilhões são créditos não reembolsáveis e R\$ 8 bilhões em aportes diretos nas empresas, para compra de ações.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2024

MAR VERMELHO: CUSTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DISPARA COM CAOS PROVOCADO POR ATAQUES

Região é uma importante rota por onde circulam entre 12% e 15% do comércio mundial

Por Bloomberg

O custo do transporte de contêineres da Ásia para a Europa aumentou pela sétima semana consecutiva, em meio a ataques no Mar Vermelho que forçam navios a percorrerem uma rota mais longa ao redor do sul da África.

A taxa spot para transportar um contêiner de 40 pés (12 metros) de comprimento de Xangai a Gênova, no Mediterrâneo, saltou mais de US\$ 1 mil (R\$ 4.948), para US\$ 6.282 (R\$ 31 mil), de

acordo com o Drewry World Container Index divulgado nesta quinta-feira. As sete semanas de alta representam a sequência mais longa desde a pandemia em 2021.



Navio MT Strinda, atingido por um míssil houthi no Mar Vermelho no dia 12 de novembro — Foto: AS J Ludwig Mowinckels Rederi / Divulgação / AFP

O frete de Xangai para Roterdã aumentou 12%, para US\$ 4.951 (R\$ 24.499), o valor mais alto desde setembro de 2022.

Os desvios marítimos também afetam o transporte de mercadorias asiáticas para os EUA. Entre as rotas comerciais leste-oeste, o maior aumento semanal em termos percentuais foi de Xangai para Los Angeles, que subiu 38%, para US\$ 3.860 (R\$ 19.100).

Os ataques dos Houthis a região próxima ao Mar Vermelho vem prejudicando uma importante rota de navegação que passa pelo Canal de Suez. Pela região, circulam entre 12% e 15% do comércio mundial.

Rota marítima alternativa ao Mar Vermelho

— Passando pelo Mar Vermelho por meio do Canal de Suez
10.000 milhas náuticas (18.520 km) 25,5 dias de viagem*
— Contornando a África pelo Cabo da Boa Esperança
13.500 milhas náuticas (25.002 km) 34,4 dias de viagem*



Fonte: Veson Nautical

Mapa mostra rota alternativa ao Mar Vermelho — Foto: Editoria de arte

Mapa mostra rota alternativa ao Mar Vermelho — Foto: Editoria de arte

O aumento do frete acontece pois o conflito obrigou algumas companhias marítimas a mudarem a rota das embarcações. Para evitar a passagem pelo estratégico Golfo de Aden, os navios contornam o continente africano.

Custos altos, bilhetes caros, endividamento: companhias aéreas vivem tempestade perfeita, e governo articula socorro

A Volvo e a Tesla, por exemplo, anunciaram a paralisação da produção em suas fábricas na Europa, em uma resposta aos ataques a navios no Mar Vermelho que interromperam a cadeia de abastecimento das empresas. Alguns proprietários de petroleiros também pararam de enviar seus navios através do sul do Mar Vermelho.

O grupo rebelde Houthi controla partes do território do Iêmen e faz parte do “eixo de resistência”, um grupo de movimentos armados hostis a Israel e apoiados pelo Irã que inclui também o Hamas e o Hezbollah. O grupo vem disparando mísseis em navios que passam pelo mar vermelho e prometeram não parar até que Israel termine seu ataque a Gaza.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2024

LULA VAI SE REUNIR COM AÉREAS NOS PRÓXIMOS DIAS PARA DISCUTIR AJUDA A SETOR, DIZ MINISTRO

Governo prepara um conjunto de medidas para ajudar companhias aéreas, que amargam prejuízos e acumulam dívidas

Por Eliane Oliveira — Brasília



Aeroporto de Congonhas — Foto: Maria Isabel Oliveira / Agência O Globo

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou, nesta segunda-feira, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva se reunirá, nos próximos dias, com os dirigentes das empresas de aviação civil. Segundo ele, a ideia é discutir formas de “fortalecer” o setor, bastante afetado durante o período da pandemia de Covid19.

— Vamos receber as companhias aéreas, para que elas possam externar as dificuldades do seu dia a dia. Todo o governo quer dar uma contribuição às empresas, que vêm enfrentando sérios problemas em todo o mundo — afirmou o ministro.

Ele também citou o aumento das passagens aéreas, outra fonte de preocupação. Costa ressaltou que as viagens em todos os países ficaram, em média, mais de 15%.

Citando dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o ministro disse que o custo de 76,8% das passagens vendidas no Brasil no ano passado ficou abaixo de R\$ 800,00, enquanto de 5% a 6% do total foi de R\$ 1500,00 a R\$ 1600,00. Ele recomendou aos brasileiros que antecipem a compra dos bilhetes.

— Com a antecipação das vendas, os preços ficam mais em conta.

Como O GLOBO mostrou na semana passada, o governo prepara um conjunto de medidas para ajudar companhias aéreas, que amargam prejuízos e acumulam dívidas.

O pacote em negociação com as empresas inclui o abatimento de dívidas regulatórias — como tarifas aeroportuárias —, renegociação de débitos tributários e uma linha de crédito via BNDES.

Uma das possibilidades em estudo é o uso do Fundo Nacional de Aviação Civil como garantidor de empréstimos para o setor. Mas isso só seria possível com a aprovação de um projeto de lei, ou medida provisória. Costa disse que o assunto está sendo tratado com o Ministério da Fazenda.

Costa citou um levantamento feito pelos técnicos de sua pasta sobre o setor. Disse que, em 2023, o número de passageiros em voos nacionais e internacionais foi de 112,6 milhões, volume 15,3% que em 2022. Os voos domésticos, que somaram 730,7 mil em 2022, passaram para 789 mil, enquanto os internacionais subiram de 94 mil para 122 mil.

Turismo

Já o ministro do Turismo, Celso Sabino, disse que o total de turistas estrangeiros que visitam o Brasil por ano está em torno de 6 milhões de pessoas. A meta é ampliar esse universo para 10 milhões de visitantes até 2026.

Sabino divulgou uma pesquisa que mostra que 97% dos brasileiros vão passar as férias de verão, incluindo o Carnaval, dentro do Brasil, e 51% escolheram sol e praia. O restante fará turismo rural, ecoturismo e de saúde e bem-estar.

Os estados que serão mais visitados são São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Santa Catarina. Porém, por região, o Nordeste está na frente, seguido pelo Sudeste.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/01/2024

ACERTOS E DÚVIDAS DA NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL

Aposta em inovação tecnológica, transformação digital e transição energética são pontos altos, enquanto ênfase no BNDES gera ceticismo

Por Vera Magalhães



Lula e Alckmin no lançamento da Nova Indústria Brasil — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O Nova Indústria Brasil, nome pelo qual foi batizada a política industrial anunciada nesta segunda-feira pelo governo Lula, acerta ao apostar nos vetores certos em termos de setores que merecem investimento para se desenvolver, mas desperta ceticismo de analistas ao reafirmar velhas máximas de governos petistas que não tiveram êxito no passado, como a crença de que as cotas de chamado "conteúdo nacional" em compras e obras públicas vão alavancar determinados setores da economia, ou que o BNDES pode ser um grande impulsionador do crescimento econômico.

Os méritos da política vêm, portanto, do que ela tem de novo em relação aos governos anteriores. Diferentemente de muitos programas que são meras reedições dos mandatos anteriores de Lula e Dilma Rousseff, este focou em questões cruciais para o desenvolvimento econômico de qualquer país hoje, como inovação tecnológica, transformação digital e bioeconomia, com ênfase na transição energética.

Também é bem-vinda a fixação de metas para 2033, embora algumas sejam de difícil aferição e outras não dependam do governo. Estabelecer parâmetros do que se pretende alcançar com qualquer política pública é um marco essencial para depois medir sua eficácia para além das narrativas políticas pró e contra.

Também é uma boa notícia que não se tenha recorrido a novos incentivos fiscais setoriais, cuja concessão sempre depende mais de lobby político do que de critérios técnicos de resultados que se deseja atingir. Além do mais, esse recurso iria na contramão da ideia de reforma tributária que se começou a fazer com os impostos sobre o consumo.

Mas há alguns pontos que remetem, ainda, a antigas obsessões petistas que não têm um êxito inequívoco. Essa ideia de que o BNDES é um grande indutor do desenvolvimento, que não se ampara no sucesso de nenhuma das políticas que o banco lançou nos governos Lula e Dilma, é uma delas.

A prioridade a fornecedores nacionais em obras e compras estatais, por exemplo, não necessariamente vai alavancar a indústria (sua competitividade depende de "n" fatores além dessa "forcinha") e pode ser um foco de corrupção e gerar uma reserva de mercado que encareça os preços e prejudique os setores da própria indústria forçados a apostar no tal conteúdo local.

Falei a respeito do projeto e de como ele se insere na preocupação de Lula com a possível perda de tração do crescimento econômico no Viva Voz, meu quadro diário em duas edições na CBN. Para ouvir o comentário é só clicar abaixo:

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2024

EM NEGOCIAÇÃO COM O CONGRESSO, MILEI TIRA PRIVATIZAÇÃO DA PETROLEIRA YPF DE MEGAPROJETO DE LEI

Presidente da Argentina dá sinais de que pode fazer concessões aos parlamentares argentinos que sempre criticou para passar sua 'lei-ônibus' que reúne medidas de liberalização da economia do país
Por Bloomberg — Buenos Aires



Sede da YPF em Buenos Aires — Foto: Luis ROBAYO / AFP

A privatização da YPF, petroleira estatal da Argentina, não está mais incluída nas reformas abrangentes que o presidente do país, Javier Milei, está tentando aprovar no Congresso, de acordo com um resumo do pacote legislativo divulgado hoje pelo governo.

O megaprojeto de lei, chamado de "Lei de Bases e Pontos de Partida para a Liberdade dos Argentinos", atualmente em debate na Câmara dos Deputados, foi alterado após negociações com os legisladores. E dessa "lei-ônibus" foi retirada a menção à privatização da YPF. Outras mudanças foram feitas, como a proposta de indexar aposentadorias na Argentina.

É o sinal mais claro de que o libertário linha-dura Milei, cujo partido tem apenas uma minoria no Congresso, está disposto a fazer concessões a fim de fazer avançar um pacote de reforma radical que desmantelaria o tecido intervencionista da economia Argentina para construir uma espécie de paraíso do livre-mercado.

Milei originalmente havia dito que colocaria a YPF em boas condições antes de prosseguir com a venda, provavelmente no meio de seu mandato, mas pode mudar de planos, já que dificilmente ele teria a aprovação de dois terços do Congresso necessária para vender a estatal de novo à iniciativa privada.

A YPF é a maior produtora de petróleo e de combustíveis na Argentina. A empresa foi nacionalizada pela Argentina em 2012 com o objetivo do então governo peronista de torná-la líder do desenvolvimento da exploração de reservas de xisto na Patagônia. A alegação principal do movimento foi o de que os proprietários privados espanhóis estavam negligenciando a produção no país.

No entanto, embora a empresa tenha obtido algum sucesso nessa área — o óleo de xisto é quase metade da produção de petróleo bruto do país, de 760 mil barris diários —, a companhia foi

prejudicada pela interferência do governo nos preços dos combustíveis para conter a inflação galopante.

Títulos (ADRs) ligados a ações da empresa, cotados em Nova York, caíram quase 30% desde a nacionalização. Mas alguns investidores tinham comprado recentemente papéis da YPF na esperança de que Milei conseguisse uma nova privatização da companhia, favorecendo uma transformação que a tornasse mais eficiente e lucrativa. Os ADRs da YPF subiram cerca de 1% ao meio-dia, depois de caírem acentuadamente no início do pregão, pela manhã, em Nova York.

Paula La Greca, analista da TPCG em Buenos Aires, avalia a privatização da YPF como improvável, já que manter o controle da estatal pode funcionar como uma ferramenta do governo para influenciar na melhora da balança comercial energética da Argentina, o que ajudaria os objetivos fiscais e monetários de Milei. Ele precisa de maior arrecadação para reduzir déficit orçamentário e de mais dólares ingressando no país para combater a inflação e a desvalorização do peso.

— A YPF foi concebida como uma empresa para garantir que a independência energética fosse parte da segurança nacional — diz La Greca.

Com certeza, Milei – que originalmente disse que queria colocar a YPF em boas condições antes de prosseguir com uma venda no meio de seu mandato – ainda poderia reviver os planos. No entanto, seria um desafio garantir a aprovação necessária de dois terços no Congresso.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/01/2024

NOVA POLÍTICA INDUSTRIAL DO GOVERNO 'REPETE UM MODELO QUE A GENTE JÁ SABE QUE NÃO FUNCIONOU', DIZ ECONOMISTA

Para Armando Castelar, Planalto precisa explicar o que leva a crer que o resultado seria diferente
Por Luciana Casemiro



O economista Armando Castelar é pesquisador associado do FGV Ibre — Foto: Sergio Lamucci/Valor Economico

A nova política industrial anunciada, nesta segunda-feira, pelo Planalto, com promessa de financiamentos de até R\$ 300 bilhões até 2026, tem cara de revival na avaliação do economista Armando Castelar, Coordenador de Economia Aplicada do FGV IBRE e Professor do Instituto de Economia da UFRJ. Para Castelar, o grande ponto a ser explicado pelo governo federal é como um modelo já testado no passado, sem

sucesso, terá agora um efeito diferente.

- Até aqui só temos apenas as linhas genéricas da política industrial. Para uma avaliação bem feita é preciso detalhar. Na minha percepção, no entanto, é uma repetição do passado. Para uma política que parece tanto com as do passado, falta um mínimo de entendimento por que do que deu errado. Falta uma análise prévia de porque dessa vez vai ser diferente, por que a gente não vai dar com os burros na água de novo? É repetição de um modelo que a gente já sabe que não funcionou.

Um dos equívocos repetidos, na visão de Castelar, é o da exigência de "conteúdos locais".

- Conteúdo local é uma política que não só onera as contas públicas, como também faz com que você fique totalmente desconectado de cadeias globais de valor. O Brasil é um dos países menos conectados a cadeias globais de valor no mundo. Isto porque, se você for produzir aqui dentro não pode fazer só um pedaço, tem que fazer tudo. Dessa forma não se está interagindo com as empresas mais modernas, com a tecnologia, você vira um cluster separado do resto do mundo o que é muito ruim, porque a tecnologia, é uma tecnologia global.

O economista pondera ainda que a nova política vai de encontro a Reforma Tributária que busca uniformizar as regras para todos os setores.

- A política apresentada pelo governo vai na direção oposta, de fazer regras diferentes para alguns setores. Além disso, aumenta o gasto público, o que reflete nos juros e faz com que as empresas tenham um custo de capital mais alto para financiar. Ou seja, vai reduzir investimentos de quem não receber subsídio. O passado mostrou que isso é um tiro no pé, que o que você reduz com juros altos é muito mais que eventualmente ganha subsidiando alguns setores. A história mostra que os setores foram muito mal escolhidos, a indústria naval está aí, ou não está aí, para comprovar - destaca Castelar.

Na sua avaliação antes de lançar a nova política industrial brasileira deveria ter sido feito uma análise de eficiência dos gastos, assim como o Ministério do Planejamento vem implementando em relação às políticas sociais para decidir onde alocar recursos:

- Vão ser gastos centenas de bilhões de reais num momento em que as contas públicas são complicadas, aumentando a pressão sobre o risco fiscal e a política monetária, sem explicar porque no passado não funcionou, mas agora vai funcionar. Por que correr um risco tão grande? Por que se está aumentando imposto para conseguir fazer as contas fecharem e ao mesmo tempo se dará bilhões de reais? Algumas perguntas deveriam ser minimamente respondidas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/01/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FUTURO DO DIESEL E DA GASOLINA ESTÁ NAS REGIÕES DO AGRONEGÓCIO, DIZ PRESIDENTE DA VIBRA

Segundo Ernesto Pousada, eletromobilidade deve avançar primeiro nas regiões Sudeste e Sul, enquanto o consumo dos combustíveis líquidos deve continuar forte no Centro-Oeste e Norte
Por Gabriel Vasconcelos e Monica Ciarelli

RIO - O crescimento da Vibra, maior distribuidora de combustíveis do País, passa pelo agronegócio. A afirmação é do presidente da companhia, Ernesto Pousada, em entrevista ao Estadão/Broadcast. A Vibra planeja expandir a venda de lubrificantes e combustíveis líquidos, sobretudo o diesel, nas regiões dominadas pelo agro. Por trás da estratégia está a tese de que a eletromobilidade vai avançar no Sul e Sudeste no médio e longo prazos, empurrando o consumo de combustível para um Centro-Oeste e Norte animados pelo agronegócio - para abastecer tanto os caminhões que fazem a logística da safra quanto as máquinas usadas na lavoura, como tratores e colheitadeiras.

“Queremos acompanhar esse movimento”, diz. O executivo comenta também os planos para crescer em lubrificantes com aumento da capacidade de produção da fábrica de Duque de Caxias (RJ) e a ambição de expandir o negócio de conveniência pela maior parte da rede de 8,3 mil postos da Vibra.

A Vibra teve um 2023 de aumento das margens de distribuição e bons resultados financeiros. Quais são os planos para o futuro?

Vejo potencial de crescimento bastante grande no negócio da Vibra como um todo. Para os próximos cinco anos, lubrificantes são uma oportunidade fantástica, e acho que temos uma agenda muito legal junto ao agronegócio. Existe, também, uma tremenda oportunidade com a BR Mania (conveniência).

Que agenda é essa para o agronegócio?

O agronegócio é um foco da companhia e faz parte, inclusive, do crescimento do negócio de lubrificantes. Lançamos um produto específico para o agro em setembro, o Lubrax Unitractor, um lubrificante para tratores e equipamentos agrícolas pesados. Então há um esforço adicional para expandir nessa direção. Mas também queremos crescer em combustíveis líquidos junto ao



agronegócio. Em suas regiões, vamos estar mais próximos nos lubrificantes, na venda de diesel B2B e nos postos de revenda. Entendemos que vai haver uma migração importante no consumo de combustíveis na direção do agronegócio, em especial rumo ao Centro-Oeste do Brasil. Então vamos fazer investimentos nos próximos anos em infraestrutura, para atender melhor esse setor com mais tanques e bases.

Segundo Ernesto Pousada, transição energética é um ponto importante dentro da Vibra Foto: Selmy Yassuda/Vibra

Como assim uma migração do consumo de combustíveis?

A descarbonização via eletrificação vai vir mais das regiões Sul e Sudeste. Com isso, a gente vai ver cada vez mais, nos próximos 10 ou 15 anos, o consumo de combustíveis líquidos (diesel, gasolina e etanol) caminhando em direção ao Centro-Oeste e Norte do País, além de algumas regiões do Nordeste. Queremos acompanhar esse movimento.

Com relação a lubrificantes, o que podemos esperar?

Temos uma oportunidade clara em lubrificantes. Queremos avançar mais nesse negócio com a marca Lubrax, e estamos investindo R\$ 100 milhões para ter a maior fábrica de lubrificantes da América Latina, com capacidade para produzir 500 milhões de litros do produto por ano. Isso quase dobra a capacidade atual (300 milhões de litros por ano). A ideia é que a fábrica (localizada em Duque de Caxias, RJ) fique pronta em outubro.

A ambição é aumentar o market share em lubrificantes?

Queremos assumir a liderança no mercado de lubrificantes do Brasil. Hoje temos cerca de 18% desse mercado. Entendemos que a marca Lubrax é super potente, mas está subaproveitada. E aí existem oportunidades, como na revenda, em postos mesmo. Vamos crescer com mais lojas Lubrax+, que hoje somam 1,8 mil em uma rede de 8,3 mil postos. Queremos aumentar esse número, mas nem de longe vamos chegar a todos os postos, porque isso tem limite. Nem todos (os postos) têm vocação para ter uma Lubrax+, alguns são pequenos ou estão em região que não tem tanta demanda. Fora isso, também tem o que chamamos de revenda geral, como as oficinas, quase 35 mil pequenos negócios que atendemos, e o B2B, para os clientes industriais. São esses os três grandes blocos (do negócio de lubrificantes). E vou aproveitar a estrutura que já tenho. O mesmo vendedor que está indo vender diesel vai vender lubrificante. Hoje é uma oportunidade que se apresenta para a companhia e, por isso, estamos aumentando a capacidade produtiva e colocando time na rua.

Quais são os planos para conveniência?

Hoje temos 1,7 mil lojas BR Mania. Também não vou conseguir colocá-las nos 8,3 mil postos, mas entendemos que tem uma oportunidade para aumentar significativamente esse número. Há só quatro anos que a companhia foi privatizada. Antes, o foco era outro, era vender gasolina e diesel. Estamos trazendo novas habilidades para virar uma empresa de varejo. Estive nos Estados Unidos para fazer um benchmark e, lá, o que muitas empresas têm é a loja de conveniência. O posto é só uma consequência. Elas ganham dinheiro é com conveniência. Eu não imagino que vai ser assim no Brasil, não chegaria a tanto. Mas dá para trazer muito mais resultado das nossas lojas de conveniência.

Para isso havia uma joint venture específica...

A parceria com a Americanas se encerrou definitivamente em 30 de novembro. Era uma empresa chamada Vem Conveniência, que troxemos intacta para dentro de casa. Eles (a Vem) desenvolveram um conhecimento importante de operação de loja própria de varejo, o que nos dá uma vantagem competitiva interessante. Quando nos separamos, a Americanas não teve interesse



na Vem. As lojas “Local” voltaram para Americanas, mas o time da Vem ficou conosco. Eles ocupam o segundo andar do prédio (da Vibra).

A Petrobras anunciou recentemente que não pretende renovar o contrato de uso da marca com a Vibra. Qual é o impacto disso?

Não muda em nada o nosso negócio agora. É, aliás, a confirmação do nosso contrato com a Petrobras, válido até 2029 nos termos atuais. Os 8,3 mil postos vão continuar sendo nossos, e temos cinco anos pela frente. Depois disso, o ‘debranding’ (encerramento do uso do nome) ainda vai até 2035. Isso significa que, a partir de 2029, teremos de começar uma transição de até seis anos para mudar a marca dos postos. Seria um processo natural, tranquilo, combinado com eles (Petrobras) e com a revenda, como prevê o contrato.

A Eneva chegou a oferecer uma sociedade de iguais com a Vibra, que recusou, mas deixou a porta aberta para nova proposta. Uma fusão ainda é possível?

Sobre isso, não há muito mais o que falar para além do fato relevante. Declinamos da proposta deles. Estamos abertos a ouvir, mas não temos interesse no momento. Meu acordo com o Conselho é promover o crescimento orgânico. Temos muito para executar. A Vibra tem a possibilidade de se valorizar muito mais. Então, qualquer coisa inorgânica acaba fazendo pouco sentido, vamos dizer que (a Vibra) vale muito mais. Temos quatro anos (de existência) só. Meus predecessores fizeram um super trabalho de reduzir custos e aumentar margens, além de abrir essa frente de transição energética. Agora é hora de consolidar e trazer mais geração de caixa.

Gestões anteriores bateram muito na tecla na transição via eletromobilidade. Como está isso?

Quando entrei na Vibra (fevereiro de 2022), encontrei uma companhia muito voltada para o futuro da eletromobilidade. E quero deixar claro que acredito nesse futuro. Mas o nosso presente é fazer crescer o core business (distribuição de combustíveis). Temos uma oportunidade muito grande para fazer isso, o que não está valorizado no preço atual da nossa ação. O mercado ainda não vê todas as possibilidades de crescimento que nós temos. Inclusive algo que vai acontecer nos próximos anos, que é o fim de uma série de ilegalidades, como adulteração de produto e sonegação fiscal. Isso vai mudar nesse País, eu não tenho dúvidas. Faz parte do amadurecimento da indústria e é mais uma oportunidade de se alcançar mais volume.

Transição energética foi uma marca muito forte da gestão Wilson Ferreira Jr. na Vibra...

O Wilson trouxe isso e acho que foi uma herança bendita. Eu gosto desse business também. Só que foi preciso redistribuir pesos. Além da gestão focada em acompanhamento de resultados, pessoas e aproximação com o cliente, estarmos mais centrados no core business foi um dos fatores que nos levou ao bom resultado do ano passado. É uma questão de o mercado ver que a coisa está mudando, que vamos colocar a companhia em outro patamar.

Qual é o foco dos negócios relacionados à transição energética?

A geração e comercialização de energia renovável é a nossa maior aposta na transição. Temos aí um ativo super legal, que é a Comerc (empresa de soluções de energia), e queremos que o negócio de energia renovável se torne cada vez mais relevante dentro da Vibra nos próximos anos. Há outros acionistas (na Comerc) e o contrato prevê a possibilidade de um call e put (compra e venda de ações ao preço de um determinado momento), entre 2026 e 2028. Então, essa empresa pode vir a ser 100% Vibra. É uma empresa na qual acreditamos muito, que está com mais de 85% dos seus projetos implementados, gerando energia tanto de forma distribuída quanto centralizada, um super vetor de crescimento. A gente acredita e quer crescer em energia renovável, seja organicamente ou inorganicamente. Não estamos olhando nada nesse momento, mas, se fizer sentido, pode haver uma aquisição sim. Mas há uma série de outras iniciativas, como as participações na Zeg Biogás, em eletromobilidade (EZVolt) e na trading de etanol Evoluta. A Comerc é a avenida mais certa de crescimento. Nas outras, a gente vai colocando os pés para ver qual será a rota (de transição) vencedora e poder acelerar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/01/2024



OPINIÃO|REFORMA ADMINISTRATIVA É A QUE FALTA NUM CONTEXTO DE RESPONSABILIDADE FISCAL

Em vez de investir esforços em busca de vantagens específicas, setores da economia deveriam apoiar esforço pela reforma administrativa, que reduziria o custo do Estado

Por Henrique Meirelles

Sabemos que anos eleitorais como 2024 são mais curtos em Brasília, portanto é fundamental escolher prioridades, traçar estratégias e concentrar esforços para obter resultados. Neste sentido o governo e o Congresso deveriam trabalhar para unir seus projetos de reforma administrativa e aprovar as mudanças rapidamente.

A reforma administrativa é a que falta ser feita num contexto de responsabilidade fiscal e dinamização da economia. Já fizemos a reforma trabalhista em 2017, a da Previdência em 2019 e a tributária em 2023.

A reforma trabalhista precisa de ajustes, mas modernizou as relações de trabalho e já é relacionada ao baixo desemprego. A da Previdência racionaliza os gastos públicos, pois ajusta o sistema ao aumento da expectativa de vida, reduz a pressão sobre a dívida pública e afasta o risco de colapso do sistema de aposentadorias.

Como já falei aqui, a reforma tributária tem defeitos, mas é um passo importante para o aumento da produtividade.

Este ano, governo e Congresso trabalharão em torno da aprovação das leis complementares, quando serão definidas as alíquotas, com desconto ou não sobre a alíquota padrão do IVA. Quanto mais benefícios para grupos específicos, mais alta será a alíquota geral do IVA para todos.

Em vez de investir esforços em buscar vantagens específicas, os setores da economia deveriam apoiar um esforço pela reforma administrativa. Ela reduziria o custo do Estado, o que leva à menor necessidade de arrecadação. Seria uma forma direta de reduzir tributos e ganhar competitividade.

Não se trata de disputa política ou sindical, trata-se de reduzir custos do governo e tornar o país mais competitivo. Dinheiro público é dinheiro de todos, não pode ser gasto sem critério. Cortar custos do governo também resulta em menores déficits, e produz como efeito colateral a diminuição da taxa de juros.

Os projetos em questão têm diferenças. O do governo reduz o número de carreiras das atuais 150 para cerca de 30 e estabelece um salário menor para os iniciantes, além de uma progressão mais lenta. O projeto da Câmara reduz a estabilidade dos servidores públicos.

A meu ver, o mais importante é que o projeto resultante reduza o custo do governo para o cidadão, reduza o gasto público necessário para sustentar a máquina e consiga aumentar a produtividade do setor público. O Brasil precisa deste resultado para crescer mais nos próximos anos. Somada às reformas trabalhista, da Previdência e tributária, a administrativa contribuirá para o Brasil ter maior potencial de crescimento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/01/2024

GOVERNO LULA PREVÊ R\$ 300 BI EM FINANCIAMENTO E SUBSÍDIOS À INDÚSTRIA EM AÇÃO LIDERADA PELO BNDES

Valores serão disponibilizados até 2026; plano também prevê política de obras e compras públicas, com incentivos ao conteúdo local, reeditando políticas de antigas gestões petistas

Por Bianca Lima e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva lançou nesta segunda-feira, 22, um plano de estímulo à indústria brasileira, que enfrenta um quadro crônico de estagnação e perda de competitividade. Batizado de Nova Indústria Brasil, o pacote reedita políticas de antigas gestões petistas ao prever R\$ 300 bilhões em financiamentos e subsídios ao setor, até 2026, além de uma política de obras e compras públicas, com incentivo ao conteúdo local (exigência de compra de fornecedores brasileiros).

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) lidera a iniciativa, mobilizando R\$ 250 bilhões dos R\$ 300 bilhões previstos em créditos ao setor produtivo. Desse total, R\$ 77,5 bilhões já foram aprovados em 2023, sendo R\$ 67 bilhões do banco de fomento e R\$ 10,5 bilhões da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), que administra o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT).

Uma das linhas já disponíveis é o Programa Mais Inovação, que concede crédito cobrando a variação da Taxa Referencial mais um adicional de 2%. Segundo o Palácio do Planalto, trata-se dos “menores juros já aplicados para financiamento à inovação no País”. Outros R\$ 20 bilhões serão concedidos exclusivamente pelo Finep, por meio de recursos não-reembolsáveis, ou seja, que não precisam ser devolvidos e que serão distribuídos via chamadas públicas e editais.

No evento, Lula afirmou que os R\$ 300 bilhões são um “alento” para a indústria “dar um salto de qualidade”. “É muito importante para o Brasil que a gente volte a ter uma política industrial inovadora, totalmente digitalizada, como o mundo exige hoje, e que a gente possa superar de uma vez por todas esse problema de o Brasil nunca ser um país definitivamente grande e desenvolvido”, afirmou o presidente.

“O nosso problema era dinheiro. Se dinheiro não é problema, então nós temos que resolver as coisas com muito mais facilidade”, disse Lula, ao cobrar os ministros para que apresentem resultados pelo novo programa. A fala do presidente chama a atenção num contexto de grande incerteza em relação ao cumprimento da meta de déficit zero neste ano, com a equipe econômica debruçada sobre o Orçamento, que precisa ser sancionado até esta segunda-feira, 22.

“Muitas vezes, para que o Brasil se torne competitivo, tem que financiar algumas das coisas que ele quer exportar. A gente não pode agir como a gente sempre agiu, achando que todo mundo é obrigado a gostar do Brasil e que todo mundo vai comprar no Brasil sem que a gente cumpra com as nossas obrigações. O debate a nível de mercado internacional é muito competitivo, é uma guerra”, disse Lula.

“Muita gente fala em livre mercado quando é para vender, mas, quando é para comprar, protege o seu mercado como ninguém”, complementou o presidente.

Economistas, porém, são críticos ao formato do novo plano e veem um “vale a pena ver de novo”. Em entrevista ao Estadão, o economista-chefe da MB Associados, Sérgio Vale, afirmou que a política é uma “velha roupagem de coisas que a gente já conhece: uma velha política industrial baseada em usar recursos” públicos.



Vale se refere à política de estímulo à industrialização iniciado no segundo mandato de Lula, que elegeu empresas de setores específicos na chamada política de campeãs nacionais. Além disso, concedeu crédito subsidiado, via BNDES, para compra de máquinas e caminhões e exigiu conteúdo local nas contratações feitas pela Petrobras.

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, rebateu as críticas à nova política industrial. Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

Mercadante rebate críticas

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, rebateu as críticas e defendeu a volta do investimento estatal, alegando que outros países também estão nessa trilha.

“Precisamos fazer um debate franco. Eu quero perguntar a esses que escrevem todos os dias dizendo que estamos trazendo medidas antigas: me expliquem a China? Por que a China é o país que mais cresceu no mundo nos últimos 40 anos? Me explique a política econômica americana. Já são dois trilhões na década em subsídio, incentivo, em investimento público para atrair empresas, inclusive empresas brasileiras”, afirmou.

“Não tem como rever a indústria brasileira sem uma nova relação de Estado e mercado. Não é substituir o mercado, não é não acreditar na importância do mercado, que é uma instituição indispensável de desenvolvimento econômico. Mas o Brasil precisa, diante de desafios históricos, da transição digital acelerada e do imenso desafio da crise ambiental (...) a transição para a economia verde exige a participação do Estado”, destacou.

Mercadante afirmou, ainda, que o valor de R\$ 300 bilhões é “piso” do que o governo deseja aplicar na política industrial e afirmou que os demais bancos estatais - Banco do Brasil e Caixa, além da Finep - “trabalharão de forma coordenada no mesmo objetivo”.

Plano é focado em seis áreas

O Nova Indústria Brasil é focado em seis áreas específicas, que possuem metas de entrega para um horizonte de dez anos. São elas: cadeias agroindustriais; saúde; bem-estar das pessoas nas cidades; transformar digitalmente; bioeconomia, descarbonização e transição e segurança energéticas; e defesa.

No caso do eixo ligado à saúde, por exemplo, uma das metas é elevar de 42% para 70% a participação da indústria nacional na produção de medicamentos, vacinas, equipamentos e dispositivos médicos. Já no caso da área de defesa, busca-se obter autonomia na produção de 50% das tecnologias “críticas” para a área.



Nova política industrial foi anunciada no Palácio do Planalto por Geraldo Alckmin, vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Foto: Wilton Junior

“Ficamos sete anos sem ter reunião do CNDI (Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial) e esta já é a segunda no seu governo. Lula é compromissado com a indústria, porque sabe que não tem desenvolvimento mais forte sem indústria forte”, afirmou Geraldo Alckmin, vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços durante o evento no Palácio do Planalto.

O ministro estava ao lado do presidente Lula e do ministro da Casa Civil, Rui Costa. O evento também contou com a participação de empresários, como Guilherme Gerdau e Márcio de Lima Leite, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Chamaram a atenção, porém, as ausências dos ministros da área econômica. Não estavam presentes Fernando Haddad, da Fazenda, e Simone Tebet, do Planejamento e Orçamento.

No discurso, Alckmin também lembrou outras iniciativas, como a depreciação acelerada, que permite que as empresas abatam mais rapidamente, dos impostos federais, os investimentos em maquinário; e a utilização do poder de compra do Estado para contratações públicas, como obras e compras da administração direta e de empresas estatais para alavancar o desenvolvimento industrial em áreas consideradas estratégicas, como infraestrutura, energia limpa, saúde e defesa.

Nesses casos, sobressaem iniciativas como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), coordenado pela Casa Civil, bem como as aquisições realizadas pelo Sistema Único de Saúde (SUS) e pelas Forças Armadas Brasileiras.

No âmbito das compras públicas, o foco está em três instrumentos que o Estado pode utilizar para fomento do desenvolvimento: margens de preferência (diferencial de preços, nas compras públicas, para beneficiar os produtos nacionais); compensações tecnológicas, industriais e comerciais (offsets); e encomendas tecnológicas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/01/2024

GERAÇÃO PRÓPRIA DE ENERGIA SOLAR NO BRASIL ULTRAPASSA MARCA DE 26 GW, DIZ ASSOCIAÇÃO DO SETOR

Segundo mapeamento da Absolar, País possui mais de 2,3 milhões de sistemas solares fotovoltaicos instalados em telhados, fachadas e pequenos terrenos

Por Denise Luna

RIO - A geração própria de energia solar acaba de ultrapassar a marca de 26 gigawatts (GW) de potência instalada em residências, comércios, indústrias, propriedades rurais e prédios públicos no Brasil, com mais de 3,3 milhões de unidades consumidoras atendidas pela tecnologia, informou a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

Segundo mapeamento da entidade, o País possui mais de 2,3 milhões de sistemas solares fotovoltaicos instalados em telhados, fachadas e pequenos terrenos.

Desde 2012, foram cerca de R\$ 130,7 bilhões em novos investimentos, que geraram mais de 780,1 mil empregos acumulados no período, espalhados em todas as regiões do Brasil, e representam uma arrecadação aos cofres públicos de R\$ 39,2 bilhões.

Estudo

Ao calcular os custos e benefícios da chamada geração distribuída, estudo recente da consultoria especializada Volt Robotics, encomendado pela Absolar, concluiu que a economia líquida na conta de luz de todos os brasileiros será de mais de R\$ 84,9 bilhões até 2031.

De acordo com o estudo, os benefícios líquidos da geração distribuída equivalem a um valor médio de R\$ 403,9 por megawatt-hora (MWh) na estrutura do sistema elétrico nacional, ante a uma tarifa média residencial calculada pela Agência Nacional de Energia Elétrica de R\$ 729 por MWh.

O objetivo do estudo foi calcular os custos e benefícios da microgeração e da minigeração distribuída, de acordo com o artigo 17 da Lei nº 14.300, de 6 de janeiro de 2022, que estabeleceu o marco legal do segmento.



A geração própria de energia solar ultrapassou a marca de 26 GW de potência instalada em residências, comércios, indústrias, propriedades rurais e prédios públicos no Brasil Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Para Ronaldo Koloszuk, presidente do Conselho de Administração da Absolar, com a energia solar, o País pode, em pouco tempo, tornar a matriz elétrica brasileira ainda mais limpa e renovável.

“Embora as 3,3 milhões de unidades consumidoras abastecidas com energia solar distribuída sejam motivo de comemoração, há ainda muito espaço para crescer, já que o Brasil possui cerca de 92,4 milhões de unidades consumidoras de energia elétrica no mercado cativo”, avaliou, dando como exemplo a Austrália, que por meio de políticas públicas incentivou a fonte solar, que hoje já representa 30% de toda a geração de energia daquele país.

No Brasil, a fonte solar varia de acordo com a sazonalidade e no domingo, 21, representava cerca de 10% da geração diária de energia elétrica, superando as fontes eólica e a nuclear.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 22/01/2024

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

LULA DEVE SE REUNIR COM DIRIGENTES DE COMPANHIAS AÉREAS, DIZ MINISTRO COSTA FILHO

O governo prepara um conjunto de medidas para ajudar companhias aéreas, que amargam prejuízos e acumulam dívidas

Por *Valor* — Agência Globo, de Brasília



O ministro destacou que o preço de 76,8% das passagens vendidas no Brasil no ano passado ficou abaixo de R\$ 800, enquanto de 5% a 6% do total foi de R\$ 1.500 a R\$ 1.600,00 — Foto: Antônio Cruz/Agência Brasil

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos - PE), afirmou, nesta segunda-feira (22), que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se reunirá, nos próximos dias, com os dirigentes das empresas de aviação civil. Segundo ele, a ideia é discutir formas de "fortalecer" o setor,

afetado severamente durante a pandemia de covid-19.

“Vamos receber as companhias aéreas, para que elas possam externar as dificuldades do seu dia a dia. Todo o governo quer dar uma contribuição às empresas, que vêm enfrentando sérios problemas em todo o mundo”, afirmou o ministro.

Ele também falou sobre o aumento das passagens aéreas, outra fonte de preocupação. Citando dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o ministro destacou que o preço de 76,8% das passagens vendidas no Brasil no ano passado ficou abaixo de R\$ 800, enquanto de 5% a 6% do total foi de R\$ 1.500 a R\$ 1.600,00.

Ele recomendou aos brasileiros que antecipem a compra dos bilhetes. “Com a antecipação das vendas, os preços ficam mais em conta”, disse.

O governo prepara um conjunto de medidas para ajudar companhias aéreas, que amargam prejuízos e acumulam dívidas.

O pacote em negociação com as empresas inclui o abatimento de dívidas regulatórias — como tarifas aeroportuárias —, renegociação de débitos tributários e uma linha de crédito via BNDES.

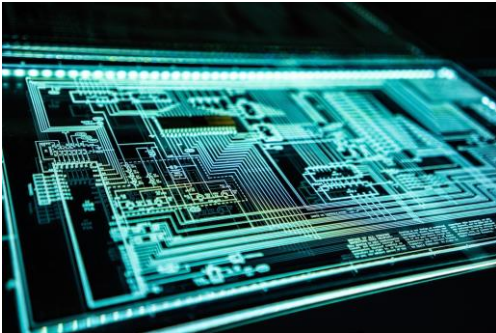
Dentre as possibilidades em estudo, uma é o uso do Fundo Nacional de Aviação Civil como garantidor de empréstimos para o setor. Mas isso só seria possível com a aprovação de um projeto de lei, ou medida provisória. Costa disse que o assunto é debatido com o Ministério da Fazenda.

Fonte: *Valor Econômico - SP*
Data: 22/01/2024

FT: CHINA MUDA PERFIL DE INVESTIMENTOS NA AMÉRICA LATINA PARA COMPETIR COM EUA

Em média, os investimentos externos diretos do país asiático na América Latina alcançaram US\$ 14,2 bi por ano entre 2010 e 2019, caíram para média de US\$ 7,7 bi de 2020 para 2021, e então para US\$ 6,4 bi em 2022

Por Michael Stott, Financial Times



— Foto: Unsplash

A China está redirecionando seus investimentos na América Latina para setores estratégicos como os de minerais críticos, tecnologia e energias renováveis, enquanto desafia os Estados Unidos e a Europa nos principais campos de batalha econômicos. A constatação é de um estudo divulgado nesta segunda-feira (22) pelo Inter-American Dialogue, um centro de estudos com sede em Washington.

Os novos investimentos na região caíram com a China se afastando de projetos de infraestrutura caros, mas os temores nos EUA e Europa aumentaram com a crescente competição chinesa pela supremacia econômica.

A queda nos níveis de investimentos não refletiu uma falta de interesse na América Latina e no Caribe, e sim uma atenção muito maior da China a áreas estratégicas e de tecnologia de ponta, segundo aponta o estudo do Inter-American Dialogue.

Em média, os investimentos externos diretos (IED) da China na América Latina alcançaram US\$ 14,2 bilhões por ano entre 2010 e 2019, mas caíram para uma média de US\$ 7,7 bilhões de 2020 para 2021, e então para US\$ 6,4 bilhões em 2022, o último ano com dados disponíveis.

“Nossos dados mostram uma mudança clara dos investimentos externos diretos chineses para setores específicos na América Latina e Caribe”, diz Margaret Myers, coautora do estudo. “Muitas dessas novas áreas prioritárias são descritas pela China como ‘nova infraestrutura’, um termo que engloba setores — telecomunicações, fintechs e transição energética, por exemplo — que são... fundamentais para a própria estratégia de crescimento da China.”

O estudo constatou que Pequim investiu um total de US\$ 187,5 bilhões na América Latina e Caribe entre 2003 e 2022.

Emblemáticos dessa nova estratégia de investimentos da China, são os projetos como os planos da fabricante de veículos elétricos BYD de construir uma fábrica no Brasil, a aquisição pela Tianqi Lithium de ativos de lítio no Chile e a expansão da Huawei e outras empresas chinesas em centros de dados na região, além de computação em nuvem e tecnologia 5G.

O Brasil conquistou, de longe, a maior parcela dos investimentos externos diretos chineses na região nas duas décadas até 2022, com US\$ 78,6 bilhões, ou 42% do total. O Peru ficou em segundo lugar, seguido do México, Argentina e Chile.

Os investimentos de Pequim no México estão cada vez mais concentrados na produção industrial de alto valor, com as empresas chinesas transferindo a produção de suas bases para o México para tirar vantagem do acesso privilegiado que o país tem ao mercado norte-americano.

Embora os investimentos tenham crescido de forma constante, o comércio entre a China e América Latina disparou nas últimas décadas, passando de US\$ 14 bilhões em 2000 para US\$ 495 bilhões em 2022.

As exportações chinesas para a região consistem cada vez mais de produtos de alta tecnologia e serviços, embora as importações de Pequim da América Latina e Caribe ainda consistam principalmente de matérias-primas, assim como era há mais de uma década.

Autoridades do governo Biden vêm alertando repetidamente os governos latino-americanos para que elas afirmam ser os perigos da dependência excessiva dos investimentos chineses, citando riscos de segurança, armadilhas de dívida e a possibilidade de infraestruturas como portos serem usadas com finalidades militares.

No entanto, a incapacidade dos EUA em muitos casos de oferecer produtos alternativos com preços competitivos, financiamentos mais baratos para projetos locais de infraestrutura ou novos acordos de livre comércio, vem deixando frustradas muitas autoridades latino-americanas.

No ano passado, a União Europeia lançou sua iniciativa Global Gateway na região, promovendo financiamentos de até 45 bilhões de euros para projetos de transição para a energia verde e transformação digital, mas ainda não está claro quanto desse dinheiro será gasto.

Angel Melguizo, outro autor do estudo, diz que o novo foco da China nos investimentos em alta tecnologia “desafia a estratégia de investimentos europeia, uma vez que o programa Global Gateway identificou as mesmas prioridades. Ele também estabelece uma base para competir com os EUA em alguns mercados”.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/01/2024*

DE OLHO NAS ELEIÇÕES, LULA DIZ A MINISTROS QUE REDOBREM VIAGENS PELO PAÍS PARA DIVULGAR AÇÕES DO GOVERNO

Presidente encomendou levantamento sobre Estados mais visitados em 2023 e resultou o deixou irritado; soma de todas as visitas ao Nordeste foi menor que o total de viagens a SP

Por Andrea Jubé e Marcelo Ribeiro — De Brasília

Preocupado com as taxas de avaliação, com sua popularidade, e, ao mesmo tempo, de olho nas eleições municipais, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva recomendou aos ministros que redobrem as viagens pelo país neste ano para inaugurar obras, divulgar as políticas públicas e defender o governo.

Nas cidades onde desembarcarem, o presidente também orientou os auxiliares a concederem entrevistas para os veículos de imprensa locais, com prioridade para as emissoras de rádio.



Paulo Pimenta: ministro coordenou um levantamento sobre os Estados mais visitados pelos ministros no ano passado, encomendado pelo presidente Lula — Foto: Wilson Dias/Agência Brasil - 8/1/2024

Desconfiado de que os auxiliares não se dedicaram devidamente à defesa de sua administração, o presidente encomendou um levantamento sobre os Estados mais visitados pelos ministros no ano passado.

Coube ao ministro da Secretaria de Comunicação Social da Presidência (Secom), Paulo Pimenta (PT), coordenar a pesquisa, e apresentar os resultados no dia 20 de dezembro, na última reunião ministerial do ano. O levantamento revelou que as viagens se concentraram, principalmente, na região Sudeste.

Um dos ministros que acompanharam a apresentação de Pimenta naquele dia relatou ao Valor que a maioria expressiva das viagens dos ministros teve como destino o Estado de São Paulo, principalmente, a capital. Em seguida, vem o Rio de Janeiro.

Soma de todas as visitas de ministros aos nove Estados do Nordeste ainda é menor que o total de viagens de seus auxiliares a São Paulo



Segundo o mesmo ministro, Lula demonstrou irritação com um dado: a soma de todas as visitas de ministros aos nove Estados do Nordeste ainda é menor que o total de viagens dos auxiliares a São Paulo.

A justificativa seria que a cidade é a capital econômica do país, sendo palco de reuniões com empresários, investidores, e de inúmeros congressos e demais eventos para os quais ministros de todas as áreas são convidados.

Além disso, é domicílio eleitoral de diversos ministros, como o vice-presidente e titular do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (Mdic), Geraldo Alckmin (PSB), Fernando Haddad (Fazenda), Alexandre Padilha (Relações Institucionais), Márcio França (Empreendedorismo), Paulo Teixeira (Desenvolvimento Agrário).

Nos bastidores, alguns ministros admitiram ao Valor o desconforto do presidente com os índices de avaliação do governo que ainda não subiram, apesar da queda da inflação, da taxa de desemprego, de outros dados positivos da economia, e do relançamento de políticas públicas caras aos brasileiros de baixa renda, como o Bolsa Família, a Farmácia Popular, e a retomada do Minha Casa, Minha Vida (MCMV) para as famílias com renda mensal de até dois salários mínimos.

De acordo com pesquisa Datafolha divulgada no início de dezembro, a avaliação do governo ficou estável de setembro a dezembro: 38% dos entrevistados classificam o governo como ótimo ou bom, e 30% como regular. Os percentuais eram os mesmos em setembro. E 30% consideram a administração Lula ruim ou péssima - eram 31%. Uma parcela de 2% não opinou (eram 2%).

Em comparação aos mandatos anteriores do petista, no mesmo intervalo de setembro a dezembro, os atuais índices de avaliação são piores, segundo o mesmo Datafolha. Em dezembro de 2003, 42% aprovavam o governo do petista e 15% o reprovavam. Em novembro de 2007, 50% o aprovavam e 14% o consideravam ruim ou péssimo.

Para tentar turbinar a avaliação do governo, Lula pediu aos ministros que percorram o país, e deem atenção a todas as regiões. Um dos que fizeram o dever de casa presidencial foi o chefe da Casa Civil, Rui Costa, que percorreu pelo menos 12 Estados para divulgar o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Na maioria das agendas, Costa foi acompanhado de ministros da área de infraestrutura, como Renan Filho (Transportes) e Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos). Os lançamentos do Novo PAC em São Paulo e Minas Gerais foram adiados no ano passado porque Lula quer participar dos eventos, já que os dois Estados são os maiores colégios eleitorais.

Na reunião ministerial, Lula deu o exemplo de ministros que chegam aos locais das agendas na véspera para conceder entrevistas aos veículos de mídia regionais enaltecendo o governo, como Renan Filho. Até pela natureza da pasta, que tem obras em rodovias e ferrovias em todo o país, o emedebista visitou 14 Estados das cinco regiões, de acordo com a assessoria do ministério, e anunciou obras em capitais e cidades do interior.

No Nordeste, esteve em Feira de Santana, Paulo Afonso, Cocos e Luiz Eduardo Magalhães, todos na Bahia; Recife (PE), Aracaju (SE), Teresina (PI) e Maceió (Alagoas), seu domicílio eleitoral. Também foi a São Paulo e Rio de Janeiro.

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet (MDB), visitou 21 Estados em 60 dias, promovendo as plenárias do Plano Plurianual Participativo (PPA 2024-2027). Na maioria das agendas, foi acompanhada do ministro da Secretaria-Geral da Presidência, Márcio Macêdo.

Cobrado para reaproximar o agronegócio de Lula, o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, percorreu 10 Estados de quatro regiões, visitando feiras agropecuárias e divulgando o Plano Safra. Em Mato Grosso, seu domicílio eleitoral e principal produtor de grãos do país, visitou 10 municípios, seguido do Paraná, onde esteve em 9 cidades. Não foi a nenhum Estado do Norte.

Titular do Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), o ministro Paulo Teixeira visitou 22 Estados: faltaram Rondônia, Roraima, Tocantins, Sergipe e Alagoas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/01/2024

ÚLTIMA EMPRESA DO IMPÉRIO DE EIKE, OSX SOMA DÍVIDA DE R\$ 7,9 BI E ENTRA COM NOVO PEDIDO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Entre os principais credores financeiros da companhia de construção naval estão a Caixa, Santander e Votorantim, além da Prumo

Por Juliana Schincariol e Álvaro Campos, Valor — São Paulo



Unidade de produção de navios da OSX — Foto: Divulgação

Única empresa do antigo império de Eike Batista ainda controlada pelo empresário, a OSX entrou com um novo pedido de recuperação judicial (RJ). Entre os principais credores financeiros da companhia de construção naval estão a Caixa, Santander e Votorantim, além da Prumo.

Além da aprovação do pedido pela Justiça, o processo inclui a escolha de um administrador judicial e até a assembleia geral de credores que aprovará o plano deve-se levar alguns meses ao longo de 2024.

A OSX acumulava prejuízo de R\$ 621 milhões nos nove primeiros meses do ano. Nas notas explicativas dos resultados apresentados no ano passado, a OSX afirmou que a administração entendia que a companhia possuía “capacidade de manutenção de suas atividades comerciais e operacionais” e que possuía “eficiência produtiva” para continuar com o cumprimento das medidas definidas no primeiro plano de recuperação judicial.

O primeiro processo de RJ durou sete anos, entre novembro de 2013 e novembro de 2020. Na ocasião, a empresa tinha dívidas de R\$ 4,5 bilhões. Ao apresentar o novo pedido de recuperação judicial neste domingo, a companhia informou que o total dos créditos listados soma aproximadamente R\$ 7,94 bilhões.

Eike ainda tem uma fatia direta de 12,472% na OSX e indireta, via fundos de 36,952%. O empresário chegou a ser uma das pessoas mais ricas do país. Em 2013, seu patrimônio era estimado em US\$ 30 bilhões.

Faziam parte do Grupo X as empresas OGX (petroleira), OSX (estaleiro), MMX (mineradora), LLX (logística) e MPX (energia), entre outras.

Com a derrocada da OGX, as outras empresas também foram impactadas. Algumas delas foram vendidas e a OSX e a OGX entraram em recuperação judicial.

A OSX atuava nas áreas de construção naval, leasing, serviços operacionais de navios e gestão de áreas arrendadas no Porto do Açú.

Em outubro de 2023, a Porto do Açú Operações, da operadora de logística Prumo, notificou a OSX sobre o fim do acordo de suspensão de cobranças (standstill) estabelecido entre as duas empresas em setembro de 2018. No acordo, a companhia havia concordado em se abster de adotar qualquer medida contra a OSX para exigir obrigações pecuniárias assumidas pela empresa, incluindo aluguéis da área ocupada.



Em novembro, a 3ª Vara Federal Empresarial do Rio de Janeiro determinou uma perícia na contabilidade da OSX após solicitação do Porto do Açú Operações, que declarava que a OSX não tinha apresentado documentos que mostrem como pretende se reerguer e voltar a ser operacional.

No resultados do terceiro trimestre anunciados no fim do ano passado, as notas explicativas diziam que a companhia vinha obtendo sucesso no desenvolvimento de novos negócios junto ao Porto do Açú, com retomada de expansão de faturamento diante de um ambiente de negócios favorável após a pandemia, assinatura de novos contratos e diversificação de clientes e valorização da área do OSX Açú.

Na ocasião, a empresa RSM Brasil, responsável pela auditoria da companhia, optou pela abstenção de opinião sobre as demonstrações financeiras do terceiro trimestre, apresentadas em novembro passado. “As informações contábeis não incluem quaisquer ajustes relativos à realização e classificação dos valores de ativos ou quanto a liquidação e a classificação de passivos que seriam requeridos na impossibilidade de a companhia continuar operando. Se as informações contábeis intermediárias tivessem sido elaboradas considerando a descontinuidade das suas operações, elas poderiam apresentar valores diferentes dos anteriormente apresentados”, dizem os auditores.

“A OSX precisa de um investidor para negociar com seus principais credores. Sem essa composição, é praticamente impossível sair da recuperação judicial”, afirma uma fonte, sob a condição de anonimato. A melhor solução, continua, seria aumentar o capital da companhia por meio de conversão de dívida, como foi o caso da OGX (atual Dommo Energia).

Apesar de todos os problemas, a solução foi importante para a petroleira, que conseguiu preservar capital, defende. Vendeu, por exemplo, 80% do campo Tubarão Martelo para a PRIO (antiga Petro Rio).

Representantes da companhia não foram localizados pela reportagem para comentar o novo pedido de recuperação.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/01/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

GOVERNO ANUNCIA NOVA POLÍTICA PARA DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA

Estão previstos R\$ 300 bilhões em financiamentos até 2026
Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil - Brasília

O governo federal aprovou um plano de ações para estimular o desenvolvimento do setor industrial brasileiro. Chamado Nova Indústria Brasil (NIB), o plano tem, como centro, metas e ações que, até 2033, pretendem estimular o desenvolvimento do país por meio de estímulos à inovação e à sustentabilidade em áreas estratégicas para investimento.

Tudo a partir, segundo o Planalto, de um “amplo diálogo entre o governo e o setor produtivo”, em direção à chamada neointustrialização - modernização e evolução da indústria -. O texto da NIB foi oficialmente apresentado ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, nesta segunda-feira (22) pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI).

Lula iniciou sua fala comparando o CNDI ao Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável (CDESS), mais conhecido como Conselhão. Segundo ele, ambos têm ajudado significativamente o governo na formulação de políticas e diretrizes voltadas ao desenvolvimento econômico, social e sustentável do país.



“Tenho dito que a capacidade de trabalhos apresentados pelo Conselho foi tão extraordinária que o que me preocupa é saber como conseguir implementar aquilo tudo que foi, ali, produzido intelectualmente. Agora, fico também surpreso com a participação do CNDI. Um país com essa quantidade de gente tão inteligente não precisa de inteligência artificial”, discursou o presidente.

Lula, no entanto acrescentou que as propostas apresentadas são apenas o começo de um desafio ainda maior. “O problema não termina aqui. Ele começa aqui. Temos agora 3 anos pela frente, para termos uma coisa concreta”, disse.

“Para se tornar mais competitivo, o Brasil tem de financiar algumas das coisas que ele quer exportar. Essa reunião mostra que finalmente o Brasil juntou um grupo de pessoas que vai fazer com que aconteça uma política industrial. E que muito dela virá por meio de parcerias entre a iniciativa privada e o poder público. Que a gente possa cumprir isso que a gente escreveu no papel”, acrescentou.

A nova política industrial

A nova política prevê o uso de recursos públicos para atrair investimentos privados. Entre as medidas, a criação de linhas de crédito especiais; subvenções; ações regulatórias e de propriedade intelectual, bem como uma política de obras e compras públicas, com incentivos ao conteúdo local, para estimular o setor produtivo em favor do desenvolvimento do país.

“A política também lança mão de novos instrumentos de captação, como a linha de crédito de desenvolvimento (LCD), e um arcabouço de novas políticas – como o mercado regulado de carbono e a taxonomia verde - para responder ao novo cenário mundial em que a corrida pela transformação ecológica e o domínio tecnológico se impõem”, detalhou, em nota, o Planalto.

A expectativa é de que, colocadas em prática, essas medidas resultem na melhoria do cotidiano das pessoas, no estímulo ao desenvolvimento produtivo e tecnológico; e na ampliação da competitividade da indústria brasileira, além de nortear o investimento, promover melhores empregos e impulsionar a presença qualificada do país no mercado internacional.

Nesse sentido, destinará R\$ 300 bilhões em financiamentos para a nova política industrial até 2026. “Além dos R\$ 106 bilhões anunciados na primeira reunião do CNDI, em julho, outros R\$ 194 bilhões foram incorporados, provenientes de diferentes fontes de recursos redirecionados para dar suporte ao financiamento das prioridades da Nova Indústria Brasil”, informou a Presidência da República.

Vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckimin, disse que a nova política posiciona a inovação e a sustentabilidade no centro do desenvolvimento econômico, “estimulando a pesquisa e a tecnologia nos mais diversos segmentos, com responsabilidade social e ambiental.”

Segurança alimentar, saúde e bem-estar

As metas estão agrupadas em seis missões, cada qual com suas metas. A primeira – cadeias agroindustriais – pretende garantir segurança alimentar e nutricional da população brasileira. A meta é chegar à próxima década com 70% dos estabelecimentos de agricultura familiar mecanizados. Atualmente, este percentual está em 18%, segundo o governo.

Além disso, 95% dessas máquinas devem ser produzidas nacionalmente, o que envolverá a fabricação de equipamentos para agricultura de precisão, máquinas agrícolas para a grande produção, ampliação e otimização da capacidade produtiva da agricultura familiar “para a produção de alimentos saudáveis”, explicou o Planalto.

O segundo grupo de missões é o da área da saúde, e tem como meta ampliar de 42% para 70% a participação da produção no país, no âmbito das aquisições de medicamentos, vacinas,

equipamentos e dispositivos médicos, entre outros. A expectativa é de o Sistema Único de Saúde (SUS) seja fortalecido.



A ministra da Saúde, Nísia Trindade, destacou o poder de compra do SUS - Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

A ministra da Saúde, Nísia Trindade, destacou, durante a cerimônia de lançamento da NIB, o poder de compra do SUS, enquanto “grande indutor” da política industrial na área de saúde. “O cuidar das pessoas é forma de gerar emprego, renda e desenvolvimento”, disse ela em meio a elogios à estratégia de se criar um complexo econômico industrial da saúde no país.

O terceiro grupo de missões – bem-estar das pessoas nas cidades – envolve as áreas de infraestrutura, saneamento, moradia e mobilidade sustentáveis. Ele tem como metas reduzir em 20% o tempo de deslocamento das pessoas de casa para o trabalho. Atualmente esse tempo é, em média, de 4,8 horas semanais no país, segundo a Pesquisa Nacional de Saúde do IBGE.

Além disso, pretende ampliar em 25 pontos percentuais a participação da produção brasileira na cadeia da indústria do transporte público sustentável. Atualmente, essa participação está em 59% da cadeia de ônibus elétricos, por exemplo.

“O foco, nesta missão, será principalmente em eletromobilidade, na cadeia produtiva da bateria e na indústria metroferroviária, além do investimento em construção civil digital e de baixo carbono”, informou o Planalto.

Transformação digital, bioeconomia e defesa

A transformação digital é o foco do quarto grupo de missões, e tem como meta tornar a indústria mais moderna e disruptiva. Atualmente, 23,5% das empresas industriais estão digitalizadas. A meta é ampliar para 90%, e triplicar a participação da produção nacional nos segmentos de novas tecnologias.

Serão priorizados investimentos na indústria 4.0 [quarta revolução industrial, que abrange inteligência artificial, robótica, internet das coisas e computação em nuvem] e no desenvolvimento de produtos digitais e na produção nacional de semicondutores, entre outros.

O quinto grupo de missões será focado na bioeconomia, descarbonização e transição e segurança energéticas. A meta é ampliar em 50% a participação dos biocombustíveis na matriz energética de transportes. Atualmente os combustíveis verdes representam 21,4% dessa matriz.

O governo pretende reduzir em 30% a emissão de carbono da indústria nacional, que está em 107 milhões de toneladas de CO2 por trilhão de dólares produzido.

Já o sexto grupo de missões abrange a área da defesa. O plano pretende “alcançar autonomia na produção de 50% das tecnologias críticas de maneira a fortalecer a soberania nacional”. Para tanto, priorizará “ações voltadas ao desenvolvimento de energia nuclear, sistemas de comunicação e sensoriamento, de propulsão e veículos autônomos e remotamente controlados.”

R\$ 300 bilhões para financiamentos

Caberá ao BNDES, à Finep e à Embrapii a gestão dos R\$ 300 bilhões em financiamentos previstos até 2026. Esses valores serão disponibilizados por meio de “linhas específicas, não reembolsáveis ou reembolsáveis, e recursos por meio de mercado de capitais, em alinhamento aos objetivos e prioridades das missões para promover a neointustrialização nacional.”



O Planalto enumerou os eixos de ações previstos no plano. O eixo Mais Produtividade ampliará a capacidade industrial, com aquisição de máquinas e equipamentos; o Mais Inovação e Digitalização, projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação; o Mais Verde terá projetos de sustentabilidade da indústria; e o Mais Exportação prevê incentivos para o acesso ao mercado internacional.

O governo explica que, do total de recursos, R\$ 20 bilhões serão não-reembolsáveis (com o governo compartilhando com empresas custos e riscos de atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação), e que caberá à Finep lançar 11 chamadas públicas, no valor total de R\$ 2,1 bilhões.

Serão 10 chamadas de fluxo contínuo para empresas e um edital voltado especificamente à Saúde em Institutos de Ciência e Tecnologia.

Segundo o presidente do BNDES, Aloízio Mercadante, as medidas anunciadas e as parcerias com o setor industrial ajudarão o país a avançar ainda mais economicamente.

“O Brasil é a 9ª economia do mundo, vai virar a 8ª e pode ser ainda mais do que isso. Mas sem a indústria nós não chegaremos lá. Então para sermos um país menos desigual, mais moderno e mais dinâmico, precisamos colocar a indústria no coração da estratégia. É o que estamos fazendo”, disse Mercadante.

Compras públicas

Durante a cerimônia, o presidente Lula assinou dois decretos visando o uso de compras públicas para estimular os setores considerados estratégicos para a indústria do país.

De acordo com o Planalto, o primeiro define as áreas que poderão ficar sujeitas a exigência de aquisição ou ter margem de preferência para produtos nacionais nas licitações do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

É o caso, por exemplo, das cadeias produtivas relacionadas a transição energética, economia de baixo carbono e mobilidade urbana. Ainda está para ser definido os produtos manufaturados e os serviços que ficarão sujeitos a este decreto. Essa definição será feita pela Comissão Interministerial de Inovações e Aquisições do PAC.

O segundo decreto assinado pelo presidente cria a Comissão Interministerial de Compras Públicas para o Desenvolvimento Sustentável e define os “critérios para a aplicação de margem de preferência” para produtos manufaturados e serviços nacionais e para bens reciclados, recicláveis ou biodegradáveis.

A ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos, lembrou que os países mais desenvolvidos só chegaram no atual patamar graças a investimentos pesados em pesquisas e inovação.

“Precisamos fazer contraponto a esse debate. O debate não é mais sobre tamanho do Estado, mas sobre o Estado necessário para induzir o desenvolvimento nacional. Esta é uma premissa que cada vez mais a história e o mundo revelam ser verdadeira. E precisamos garantir isso, porque inovação é risco, e risco tecnológico pressupõe papel decisivo do Estado enquanto indutor”, argumentou a ministra.

CNI

Vice-presidente da Confederação Nacional da Indústria e presidente do Conselho de Política Industrial e Desenvolvimento Tecnológico, Leonardo de Castro disse que o dia de hoje, com o anúncio do plano de ações, “pode entrar para a história, com uma política moderna que redefine escolhas para um desenvolvimento sustentável”.

Segundo Castro, “há sinais claros de mudanças” positivas para o país. “O cenário é positivo, com a retomada da política industrial e com várias medidas tomadas para o fortalecimento da indústria nacional”, disse.

“Sabemos que este é um plano em construção, e que ele só terá sucesso quando construído com intensa participação dos setores envolvidos. O setor empresarial precisa contribuir, e a CNI reafirma seu compromisso com a retomada da política industrial do país”, acrescentou.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 22/01/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CANAL DO PANAMÁ: NAVIOS PORTA-CONTÊINERES SE BENEFICIAM DO ÊXODO DE OUTROS SETORES

Da Redação NAVEGAÇÃO 22/01/2024 - 19:44



Os navios porta-contêineres estão conseguindo manter as médias diárias de trânsito através do Canal do Panamá, o que não vem acontecendo com outros segmentos, destaca a consultoria inglesa Drewry. Os dados mensais da Autoridade do Canal do Panamá (ACP) mostram que, embora o número total de trânsitos esteja diminuindo, a participação dos navios porta-contêineres vem aumentando. A situação decorre da decisão de armadores de outros tipos e navios em contornar a hidrovia.

Numa tentativa de preservar os níveis de água da bacia hidrográfica do canal, desde março de 2023 a ACP reduziu progressivamente o trânsito diário. As temperaturas mais elevadas do que o normal no Oceano Atlântico juntamente com o fenômeno El Niño e o atraso da estação chuvosa são as razões para a restrição. Com o pouco calado, os navios são obrigados a reduzir o peso da carga em trânsito.

Os dados do ACP relativos a dezembro de 2023 mostram que os trânsitos mensais nas duas eclusas diminuíram cerca de 25% em relação a outubro de 2023 — 746 trânsitos contra 1.002. Em dezembro de 2022, ocorreram 1.281 trânsitos.

Atualmente, os navios que transitam pelas eclusas Neopanamax do Panamá têm calados máximos de até 13,4m (15m no máximo em condições normais), enquanto os navios que transitam pelas eclusas Panamax podem trafegar com 12m.

A Drewry estima que os navios porta-contêineres perdem aproximadamente 350 TEUs de capacidade para cada metro de calado perdido.

Em 15 de dezembro de 2023, a ACP reverteu uma decisão anterior de reduzir novamente o número de trânsitos diários. Em vez de reduzir para 20 slots de trânsito em janeiro e para 18 em fevereiro, a autoridade aumentou o número de trânsitos de 22 para 24 por dia em 1º de janeiro. A média normal é de 35 a 40 trânsitos diários antes das restrições.

Em novembro, a média diária de trânsito para navios porta-contêineres era de 7,4 em novembro e dezembro, abaixo dos 8,4 em outubro. Mas os números são semelhantes às médias diárias em 2022, que ficaram em 7,7.

A participação dos navios porta-contêineres no total de trânsitos mensais aumentou para 30,6% em dezembro, quase 5% em relação a outubro. Em 2022, os navios porta-contêineres foram responsáveis por 19,8% das travessias pelo canal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/01/2024

A CEVA LOGISTICS NOMEOU MILTON PIMENTA COMO SEU NOVO MANAGING DIRECTOR PARA A REGIÃO DA AMÉRICA LATINA (LATAM)

EXECUTIVOS 22/01/2024 - 19:43



A Ceva Logistics nomeou Milton Pimenta como seu novo managing director para a Região da América Latina (Latam). O executivo atua há décadas no setor de logística. Pimenta tem a missão de liderar a região para a próxima fase do plano estratégico de crescimento da empresa na América Latina.

A jornada de Pimenta na CEVA começou em 2001 e desde então assumiu várias funções, incluindo desenvolvimento de negócios e operações. Atuou como vice-presidente Sênior de

Contratos Logísticos e Transporte Terrestre entre 2015 e 2018. Em 2019, liderou a transformação dos negócios da Ceva na Austrália e na Nova Zelândia, onde atuou como diretor executivo até dezembro de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/01/2024

MOVIMENTAÇÃO DE AÇÚCAR ENSACADO TEM AUMENTO DE 38% NO PORTO DE SUAPE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/01/2024 - 19:43



O Porto de Suape movimentou 211.349 toneladas de açúcar ensacado em 2023, 38% mais do que em 2022 (153.219 toneladas).

No Cais 1, nesta segunda-feira (22), o navio Neptune J, de bandeira de Palau, país insular da Oceania, está sendo abastecido com 23,2 mil toneladas do produto desde o último dia 13. A embarcação veio de Trípoli, no Líbano, e retornará para o local de origem na próxima quarta-feira (24). O açúcar é produzido em engenhos da Zona da Mata Sul, localizados a poucos quilômetros do atracadouro, o que

facilita o escoamento para várias partes do país e do mundo.

“Suape está situado a poucos quilômetros das principais usinas produtoras de açúcar da Mata Sul de Pernambuco, fato que facilita o escoamento da produção. Além disso, a estrutura dos nossos cais otimizam o transporte da carga, trazendo mais competitividade à indústria açucareira do Estado”, enfatiza o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Nilson Monteiro.

O Hub de Veículos do Complexo de Suape também teve crescimento significativo ano passado. De janeiro a dezembro de 2023, o porto recebeu mais 42% automóveis em relação ao ano anterior. No total, 80.604 unidades passaram pelo porto, entre operações de exportação, importação e transbordo. Em 2022, a atividade mobilizou 56.932 veículos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/01/2024

VLI REGISTRA RECORDE DE TRANSPORTE PARA A COMPANHIA BRASILEIRA DE ALUMÍNIO EM 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/01/2024 - 19:42



A VLI transportou um milhão de toneladas de bauxita em 2023 para a Companhia Brasileira de Alumínio (CBA). Em 2022, a companhia movimentara 971 mil toneladas do insumo para o cliente, o que até então havia sido o melhor desempenho.

O fluxo parte de Brasília (DF), em direção à cidade de Alumínio (SP), por meio do corredor Sudeste da Ferrovia Centro-Atlântica.

De acordo com Márcio Marques, gerente comercial de Indústrias e Minerais, o resultado acompanha o bom desempenho da demanda de alumínio no mercado brasileiro, com aquecimento de setores a exemplo de bens de consumo, construção civil e automotivo. Além disso, ele destaca os investimentos em planejamento e manutenção constante na manutenção da via permanente e de vagões e locomotivas, permitindo a estabilidade da operação e a obtenção de resultados crescentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/01/2024

EX-SUBMARINO 'TAMOIO' FICARÁ SOB GUARDA DO AMRJ ATÉ DESTINAÇÃO FINAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22/01/2024 - 19:28



Arquivo/Divulgação MB

Decisão altera portaria publicada em setembro de 2023, que deu baixa ao antigo submarino do serviço da armada, e que previa que casco ficasse sob responsabilidade do ComForS

O comandante da Marinha do Brasil, almirante de esquadra Marcos Sampaio Olsen, determinou que o casco do ex-submarino 'Tamoio' fique sob a guarda do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), até a destinação definitiva do meio

naval. A portaria, publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (22), tem vigência retroativa à última quarta-feira (17).

A decisão altera a portaria publicada em setembro de 2023 que deu baixa ao antigo submarino do serviço ativo da Armada. Na ocasião, Olsen havia determinado que o casco ficasse sob a guarda do Comando da Força de Submarinos (ComForS), a partir do dia 14 de setembro do ano passado, até sua destinação definitiva, procedendo a alienação do casco do Tamoio, conforme a legislação em vigor.

Em 2023, a força naval desincorporou de sua esquadra os submarinos Tamoio, Tapajó e Timbira, além do navio de desembarque de carro de combate (NDCC) Mattoso Maia — ex-USS Cayuga, da marinha norte-americana, que atingiu quase 30 anos em atividade pela Marinha do Brasil.

Histórico

O submarino Tamoio (S 31), foi o terceiro navio e o segundo submarino a ostentar esse nome na Marinha do Brasil, em homenagem ao guerreiro Tamoio. O meio naval foi ordenado junto ao AMRJ. O batimento de quilha foi realizado em julho de 1986 e o lançamento e batizado ocorreram em novembro de 1993, tendo como madrinha a Tatiana de Faro Orlando, neta do comandante do primeiro submarino Tamoyo.

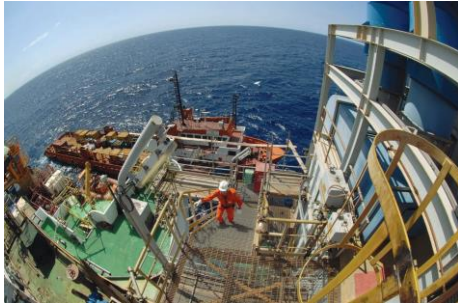
Em julho de 1994, se fez ao mar pela primeira vez, sendo submetido à mostra de armamento em dezembro de 1994. Em fevereiro de 1995, dando prosseguimento às provas de mar, realizou o teste de máxima profundidade de imersão, atingindo uma profundidade superior a 300 metros, até então nunca atingida por um submarino brasileiro. Foi entregue ao setor operativo e incorporado à esquadra em julho de 1995.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/01/2024

FROTA DE APOIO MARÍTIMO EM AJB TEVE LEVE ALTA EM 2023

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 22/01/2024 - 17:42



Steferson Faria (Agência Petrobras)

Ao longo do último ano, número de unidades de bandeira estrangeira registrou variação de 32%, passando de 41, em janeiro, para 54, em dezembro. Embarcações com bandeira brasileira representam 87% do total, segundo relatório Syndarma/Abeam

A frota de apoio marítimo que opera em águas jurisdicionais brasileiras fechou o último ano em 422 embarcações em dezembro, um acréscimo de 4 embarcações em relação a dezembro de 2022 e a janeiro de 2023. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), a frota de apoio offshore, em dezembro de 2023, era composta por 368 de bandeira brasileira e 54 de bandeira estrangeira.

As 422 embarcações mapeadas ao final de 2023 ficaram com duas unidades a mais do que em novembro, quando já haviam sido contabilizadas quatro a mais em relação ao mês de outubro. Ao longo do último ano, o número de unidades de bandeira estrangeira registrou variação de 32%, passando de 41, em janeiro, para 54, em dezembro.

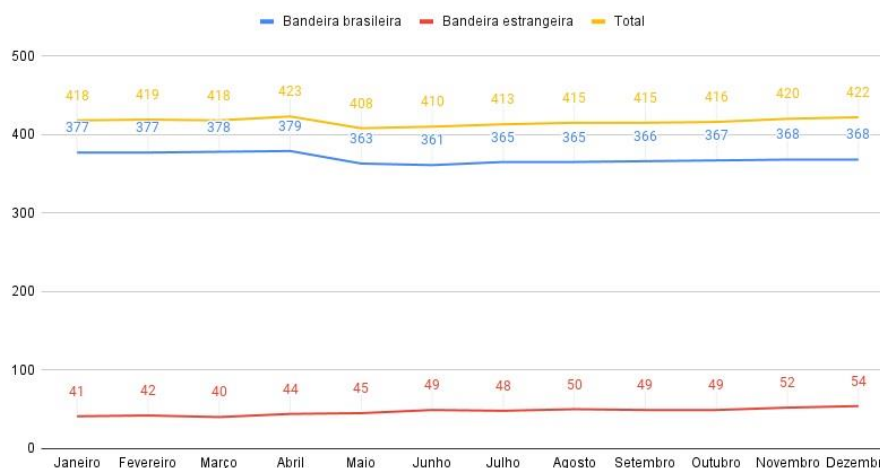
Resumo da frota de apoio marítimo em 2023												
	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Mai	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Bandeira brasileira	377	377	378	379	363	361	365	365	366	367	368	368
Bandeira estrangeira	41	42	40	44	45	49	48	50	49	49	52	54
Total	418	419	418	423	408	410	413	415	415	416	420	422

Fonte: Dados Syndarma/Abeam

240122-resumo-frota-apoio-maritimo-2023.jpg

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 187 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 111 de bandeira brasileira. Cerca de 74 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Perfil da frota de apoio marítimo em 2023



240122-perfil-frota-apoio-maritimo-2023.jpg



Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

De acordo com a publicação, a frota em dezembro era composta por 46% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 195 barcos, uma a menos do que em novembro. Outros 15% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores) correspondem a 61 barcos, conforme no mês anterior. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram novamente 61 unidades no período (14%), enquanto 26 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 RSVs (embarcações equipadas com robôs), 19 PLSVs (lançamento de linhas), e 21 MPSVs (multipropósito).

A Bram Offshore/Alfanave foi a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 69 unidades (7 são estrangeiras). A CBO, que opera 44 barcos de apoio de bandeira brasileira, conforme em novembro, segue na segunda posição nesta última atualização. Segundo o relatório, 25 embarcações de bandeira brasileira faziam parte da frota da Tranship em dezembro, assim como no mês anterior. A Wilson Sons Ultratug teve a mesma quantidade de embarcações no período, repetindo novembro.

A frota da OceanPact, com 24 barcos de pavilhão nacional, aparece na sequência da lista. A Starnav surge na sexta posição, com 22 unidades de bandeira brasileira. Em seguida vêm a DOF/Norskan com 21 unidades (17 de bandeira brasileira e 4 de bandeira estrangeira), a Camorim, que tinha nesse período 18 unidades de bandeira brasileira em sua frota, além da Bravante com 15 embarcações no pavilhão nacional.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 48 PSVs/OSRVs, 11 AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, dois MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em dezembro, tinha mais AHTS: 13 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Camorim, com 17. Dos 19 PLSVs, destaque para DOF/Norskan, Sapura e a Subsea7, com 4 unidades cada.

Em maio de 2023, a frota contabilizou 15 unidades a menos que no mês anterior devido, principalmente, à venda de 17 embarcações da associada Starnav para a empresa Saam Towage. As referidas embarcações foram empregadas no segmento de apoio portuário e, por esta razão, deixaram de integrar a frota de apoio marítimo no Brasil, segundo o Syndarma/Abeam.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/01/2024

YANMAR OBTÉM APROVAÇÃO EM PRINCÍPIO PARA SISTEMA DE CÉLULA DE COMBUSTÍVEL DE HIDROGÊNIO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 21/01/2024 - 21:44

(AiP) por seu "Sistema Marítimo de Célula de Combustível de Hidrogênio". A Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) é a responsável pela aprovação.

O objetivo deste sistema é promover o uso em navios com emissão zero, eliminando efetivamente emissões como CO₂, NO_x, SO_x, PM e outras. O design enfatiza a facilidade de instalação, com uma configuração que integra os principais componentes auxiliares, como unidades de válvula de gás, na carcaça do sistema. O sistema está capacitado a realizar conexão paralela de múltiplas unidades, com flexibilidade no ajuste do número de módulos instalados em seu alojamento, para permitir o atendimento a diversos requisitos de produção do navio.

Tanto o sistema quanto seus módulos instalados atenderam aos requisitos prescritos para sistemas de energia de células de combustível com base nas "Diretrizes para Navios de Células de Combustível (2ª Edição)" da ClassNK.

A Yanmar propôs este sistema a uma série de embarcações, incluindo navios de passageiros, barcos de trabalho e navios de carga, que operam em zonas costeiras com acesso a infraestruturas de hidrogênio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

LDC E BRADO FAZEM OPERAÇÃO INÉDITA PELA FERROVIA NORTE-SUL COM PLUMA DE ALGODÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/01/2024 - 21:43



Fotos: Cristiano Borges - Bradi/Divulgação

Trem exclusivamente carregado com a commodity levou 116 contêineres para exportação à Ásia

A Brado realizou uma operação rara no mercado de logística brasileiro, chamada "block train". Trata-se de um trem inteiro fechado por um único cliente, a Louis Dreyfus Company (LDC), uma das maiores comercializadoras e processadoras de produtos agrícolas do mundo.

A operação levando pluma de algodão para exportação foi feita na recém-inaugurada rota comercial de Anápolis (GO) a Santos (SP), que conecta os trilhos da Ferrovia Norte-Sul e da Malha Paulista, formando um dos principais corredores ferroviários do país. "Desde o início das operações da Brado, há mais de 12 anos, é apenas a segunda vez que esse tipo de transporte acontece. A primeira foi em 2021 no trecho entre Rondonópolis (MT) e Santos, também liderada pela LDC", afirma Daniel Salcedo, diretor comercial da Brado.

O trem foi composto por 58 vagões carregados com 116 contêineres da Brado de 40 pés, levando aproximadamente 2,9 mil toneladas de algodão em pluma de produtores do Oeste da Bahia com destino a países da Ásia, especialmente a China.

Os 14.573 fardos de pluma foram transportados das fazendas baianas em caminhões até o terminal multimodal no Porto Seco Centro-Oeste em Anápolis, onde foram carregados nos contêineres e embarcados no trem. Seguiram por mais de 1,5 mil quilômetros pelos trilhos até Cubatão (SP), sendo distribuídos em terminais portuários de Santos (SP) para seguirem rumo à Ásia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

INVESTIMENTOS EM EXPLORAÇÃO PODEM CHEGAR A US\$ 1,96 BILHÃO EM 2024

Da Redação OFFSHORE 21/01/2024 - 21:43



Dados do Painel Dinâmico de Previsão de Investimentos na Fase de Exploração dos contratos de exploração e produção (E&P) de petróleo e gás natural da ANP estimam para 2024 investimentos de US\$ 1,96 bilhão. As informações referem-se à etapa inicial dos contratos de E&P, fase de exploração.

Do montante, cerca de 95% dos investimentos previstos para 2024 estão concentrados nas bacias marítimas. Para as da Margem Equatorial (bacias marítimas da Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar) a previsão é de

cerca de US\$ 1,09 bilhão. Para as bacias da Margem Leste (bacias marítimas de Pernambuco-Paraíba, Sergipe-Alagoas, Jacuípe, Camamu-Almada, Jequitinhonha, Cumuruxatiba, Mucuri, Espírito Santo, Campos, Santos, Pelotas), o total pode chegar a US\$ 772 milhões.

Já as bacias terrestres contam com um montante de investimentos previstos para 2024 de US\$ 100 milhões, distribuídos entre as bacias de nova fronteira (Amazonas, Paraná, Parnaíba, São Francisco, Solimões e Tucano Sul), com US\$ 61 milhões de investimentos previstos, e as maduras (bacias terrestres Potiguar, Sergipe, Alagoas, Recôncavo, Espírito Santo), com um montante de US\$ 39 milhões.

A perfuração de poços é a atividade que mais impactará os investimentos previstos para o ano de 2024, com US\$ 1,71 bilhão projetados para a perfuração de 39 poços exploratórios. Isso representa 87% dos investimentos estimados para este ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

ESTADOS E MUNICÍPIOS ROYALTIES DE NOVEMBO PARA CONTRATOS DE CONCESSÃO E DE CESSÃO ONEROSA

Da Redação OFFSHORE 21/01/2024 - 21:42



Foram concluídas na sexta-feira (19) todas as etapas da operacionalização da distribuição de royalties pela ANP, relativos à produção de novembro de 2023, para os contratos de concessão e de cessão onerosa.

O valor repassado diretamente aos estados foi de R\$ 862.157.332,82, enquanto os municípios receberam R\$ 1.065.096.108,97. Em termos de número de beneficiários, os repasses foram feitos a 942 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.

Com relação aos royalties dos contratos de partilha, relativos à produção de novembro 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, Decreto nº 1/1991 (distribuição da parcela de 5% dos Royalties), 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: 21/01/2024

ESTALEIRO CATARINENSE LANÇA LINHA DE REBOCADORES

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 21/01/2024 - 21:41



Foto: INC/Divulgação

O Estaleiro Indústria Naval Catarinense (INC), de Navegantes (SC), lançou na quinta-feira (18) o rebocador multipurpose "Inter XVIII". A embarcação foi projetada e totalmente desenvolvida na no estaleiro catarinense, levou oito meses para ser concluída, com alta potência.

A embarcação passa por testes de mar e depois segue para Guaratuba, no Paraná, onde deverá operar pelos próximos

anos. O estaleiro INC é o braço voltado à construção naval da holding Internacional Marítima, com atuação nas regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste.

O rebocador "Inter XVIII" tem 20,9 metros de comprimento e boca de 6,5 metros, 3,13 metros de pontal, 109 de arqueação bruta e dois motores de 829 cavalos de potência cada.

O diretor do estaleiro INC, Josuan Moraes Júnior, informa que a embarcação é uma encomenda da holding controladora do estaleiro e que após as operações no Paraná vai entrar no mercado spot para fazer reboques oceânicos, portuários e hidroviários.

Esse rebocador é o primeiro construído no estaleiro, que já construía outros tipos de embarcações como barças, balsas, catamarãs de passageiros, cais flutuantes, dentre outros. Josuan acrescenta que além desse rebocador para o grupo Internacional Marítima, o INC já está com outros orçamentos na praça e em negociações com armadores para a construção de mais rebocadores, agregando esse novo filão de mercado ao portfólio do estaleiro. "Essa embarcação marca o início da linha de rebocadores da INC", comemora.

O INC inicia esse ano com projetos ousados: além de novos rebocadores, quer construir em 2024 ferry boats para veículos e passageiros, barças para o transporte de carga em porões, barcas para o transporte de derivados de petróleo, além de obras de reparo naval e contratos de manutenção, que são constantes na empresa.

O estaleiro INC opera há cerca de seis anos na margem esquerda do rio Itajaí-Açu, no bairro Volta Grande, e gera uma média de 130 postos de trabalho diretos entre mão de obra própria e terceirizada. A empresa tem ainda na região seus principais fornecedores e prestadores de serviços, o que garante a movimentação de todo o cluster da construção naval na região.

O estaleiro tem capacidade de processar até 200 toneladas de aço por mês e iniciou recentemente a produção de embarcações em alumínio.

A INC inicia ainda neste primeiro trimestre a construção de um dique flutuante, que irá permitir docar e desdocar embarcações com mais segurança e agilidade e o aumento e modernização de sua área produtiva, e obteve para isso a prioridade de recursos do Fundo da Marinha Mercante em dezembro passado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

NAVIO PORTA-CONTÊINER MOVIDO A GNL ATRACA NA RIO BRASIL TERMINAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/01/2024 - 21:40



A Rio Brasil Terminal recebeu no dia 18 o "CMA CGM Bahia", navio porta-contêineres movido a GNL (Gás Natural Liquefeito) equipado com windshield. A embarcação, com 336 metros de comprimento total, 51 metros de largura e capacidade para 13.200 TEUs, representa um incremento inovador ao cenário marítimo para a Costa Leste da América do Sul.

O navio possui motorização bicombustível e é o maior do seu tipo em operação na rota de maior distância e que conecta a Ásia à Costa Leste da América do Sul. A

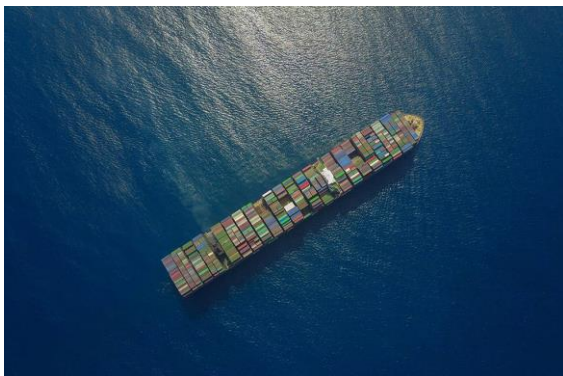
embarcação se destaca também pelo inovador sistema de recirculação de gases de escape (ICER). A tecnologia de ponta empregada nessa classe de navios tem o potencial de reduzir as emissões de gases de efeito estufa em mais de 28%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

IMPACTOS DOS CONFLITOS NO MAR VERMELHO PODEM CHEGAR AO BRASIL

Da Redação NAVEGAÇÃO 21/01/2024 - 21:39



Dezenas de navios cargueiros que utilizam o Canal de Suez e arredores diariamente seguem realizando o desvio pela África para chegar aos seus destinos, para evitar as investidas dos Houthis, grupo do Iêmen que apoia os palestinos do Hamas na guerra promovida por Israel. Os ataques no Mar Vermelho estão ocorrendo desde final de novembro de 2023, e as maiores empresas de navegação optaram por suspender ou redirecionar o trajeto das frotas

O Canal de Suez, no Egito, facilita a ligação entre o Norte da África e o Oriente Médio, assim como a Ásia, sendo responsável pelo trânsito de 12% do comércio global, e o desvio, contornando a África, pode elevar o tempo do transporte em até 15 dias

“Duas semanas a mais de tempo de trânsito significa custo de estoque em trânsito, o que impacta na cadeia de suprimentos global, e pode causar efeitos econômicos parecidos com o que evidenciamos na pandemia, caso esse desvio de rotas se torne estrutural, e de médio / longo prazo”, avalia o diretor corporativo de Full Container Load da Craft, Jorge Freitas. “É preciso considerar ainda que temos outros fatores acontecendo ao mesmo tempo que também afetam toda a cadeia de abastecimento, como a seca no Canal do Panamá, que reduz a quantidade de navios que transitam por essa importante rota, e o bloqueio da ferrovia que perfaz o cruzamento da fronteira entre México e Estados Unidos, através do estado do Texas”, acrescenta.

Cerca de 50 navios atravessam o Canal de Suez diariamente e dados da empresa de análise Sea-Intelligence calculam que entre um milhão e 1,7 milhão de TEUs estejam agora contornando a África para chegar ao destino. Para minimizar o impacto dessa situação, os armadores poderão aumentar o número de embarcações na rota para continuar oferecendo serviços semanais em razão dos percursos mais alongado, o que reflete nos custos de frete.

O valor do frete de um contêiner sofreu um aumento de mais de 121% em janeiro, se comparado a dezembro de 2023, passando de US\$ 1.179,20 para US\$ 2.613,00, de acordo com dados do Freightos Baltic, índice diário que mede as taxas globais de frete de contêineres.

Estima-se que 20% do que é consumido no Brasil vêm de outros países. A Ásia representa 50% dessa importação. “O Brasil tem cinco serviços diretos da Ásia para a Costa Leste da América do Sul e custo do frete poderá dobrar em janeiro, se comparado aos valores anteriores ao início do conflito”, aponta Freitas.

Segundo ele, a tendência é que aumente ainda mais, na medida que uma parte do volume da Ásia ao Brasil, que hoje é movimentada conectando em serviços para a Europa, pressionem a demanda nos serviços diretos. O executivo acredita que os impactos nas cadeias de suprimentos podem começar a ser sentidos com mais intensidade a partir das próximas semanas, caso a situação não melhore. Com a aproximação do feriado do Ano Novo Chinês, época em que ocorre a redução da capacidade operacional dos portos chineses, os atrasos nos envios podem se agravar, causando uma nova alta nos custos de transporte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

PORTOS DO PARANÁ INVESTIRAM R\$ 29,6 MILHÕES EM PROGRAMAS AMBIENTAIS E SOCIAIS EM 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/01/2024 - 21:39



m² de área florestal em Antonina.

A Portos do Paraná investiu R\$ 29,6 milhões em programas sociais e ambientais em 2023. Deste total, cerca de R\$ 21 milhões foram focados em programas ambientais e sociais realizados no litoral paranaense.

Entre os programas de meio ambiente está o monitoramento da qualidade das águas e dos sedimentos do complexo estuarino de Paranaguá, que são realizados a cada três meses desde 2014. Outra atividade de destaque é o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD), que permitiu, até o momento, a recuperação de 190 mil

Já entre as ações educacionais a ênfase vai para o Programa de Educação Ambiental (PEA), que reúne 11 projetos de cunho socioambiental, trazendo os princípios e práticas da permacultura e que beneficiou 1.397 pessoas somente no ano passado. Um dos principais projetos do PEA é o Porto Escola – Educação para Sustentabilidade, em que a própria instituição pública realiza palestras para os alunos do quinto ano das redes municipais de ensino de Paranaguá e Antonina sobre meio ambiente e funcionamento do porto, seguida de uma visita guiada ao cais. Desde o início, em 2015, mais de 12 mil alunos já participaram do projeto.

Uma demanda local atendida pela Portos do Paraná é o projeto “Saneamento Ecológico”, que disponibiliza tecnologias ecológicas alternativas e apropriadas às condições de saneamento nas comunidades ilhadas da baía de Paranaguá. Em 2023, foram instalados sete sistemas alternativos de tratamento de esgoto na comunidade de Eufrasina.

Os projetos “Selo Verde” e “Compostar para Cultivar” também auxiliam nas demandas ambientais das comunidades. O primeiro funciona como um sistema de certificação de boas práticas ambientais para comércios da região, incentivando melhorias no sistema de gestão de resíduos sólidos das comunidades participantes.

Já o projeto “Compostar para Cultivar” busca incentivar e promover a compostagem como alternativa segura e viável para o tratamento de parte do resíduo orgânico gerado em comunidades isoladas da Baía de Paranaguá, bem como a prática de hortas agroecológicas. O projeto atua desde 2021 na orientação sobre a compostagem residencial e promoveu a instalação de composteiras nas duas escolas da Ilha do Mel. Todo o resíduo orgânico proveniente das merendas é compostado, totalizando cerca de uma tonelada de resíduo ao ano, que deixa de ser destinado ao aterro sanitário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

PORTO DE SANTOS REALIZOU TRATAMENTO FITOSSANITÁRIO EM 46,9 MILHÕES DE TONELADAS DE MARCADORIAS EM 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/01/2024 - 21:37



Foto: Sérgio Furtado - SPA/Divulgação

Soja, milho e farelo de soja se destacam no tratamento fitossanitário, que visa controle de pragas agrícolas

A Superintendência de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho (Sumas), da Autoridade Portuária de Santos (APS) vem credenciando empresas para prestar serviços de tratamento fitossanitário nas áreas do Porto Organizado de Santos, visando o controle de pragas agrícolas. Em 2023 foram realizados, pelas 15 empresas credenciadas,

777 tratamentos fitossanitários, sendo 94,08% deles (731) em porões de navios e 5,9% (46) em contêineres.

Os relatórios trimestrais enviados pelas empresas à APS permitem à Sumas acompanhar todos os trabalhos de controle fitossanitário realizados no porto, apurando-se que, até o momento, as principais cargas tratadas em porão de navio foram a soja (43,91%), o milho (36,80%) e o farelo de soja (18,33%). A fosfina foi o produto mais utilizados nas fumigações, representando 99,89% do total, equivalente a 230.623 quilos. Em menor escala, são feitas fumigações, também, em paletes.

Em 2023 foram realizados tratamentos em mais de 46,9 milhões de toneladas de mercadorias acondicionadas em porões de navios. Os berços com maior incidência de tratamento foram o TGG (18%), os Armazéns 39 (13%) e 37 (12%).

Os principais destinos das mercadorias tratadas foram a China, com 49% dos navios tratados, seguida pelo Vietnã (9%) e Indonésia (8%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO GARANTE CALADO DE 14M NO CANAL EXTERNO EM ITAJAÍ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/01/2024 - 21:36



Foto: Luciano Sens - Superintendência do Porto de Itajaí/Divulgação

Foi encerrada uma etapa da dragagem de manutenção do canal de acesso ao complexo portuário do Rio Itajaí-Açu. Na campanha, a draga de sucção (Hopper) "HAM 316" dragou mais de quatro milhões de metros cúbicos.

De acordo com o relatório de volumetria da Van Oord, responsável pela obra, foram realizados nesta campanha de dragagem 605 ciclos (ida e volta).

Atualmente, o canal de acesso tem uma média de 190 metros de largura. De acordo com as cotas de profundidade, o canal interno e áreas das bacias de evolução as profundidades são de 13,5 metros, e, no canal externo, 14 metros de profundidade.

“A nossa profundidade, estando agora com 13,5 metros no canal interno e áreas de Bacia de Evolução, e, 14 metros no canal externo, garante não só a segurança de navegação, como também a prevenção de enchentes. Se não fosse a dragagem sendo feita no momento que estamos agora, com estas cotas de profundidade, certamente as enchentes teriam sido muito mais severas aqui na região de Itajaí”, destacou o diretor geral de Engenharia da Superintendência do Porto de Itajaí, Jucelino dos Santos Sora.

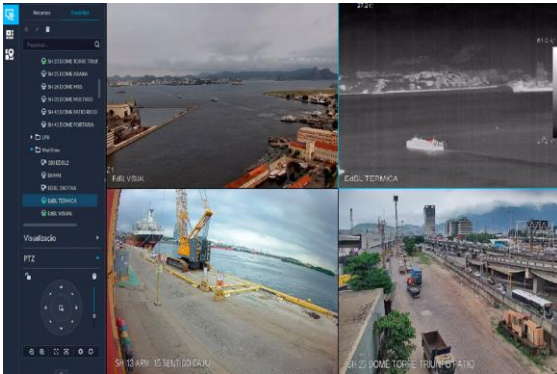
A draga deverá retornar no final de março ou início de abril para sua última campanha deste contrato. Após seu término de trabalhos em Itajaí, uma nova draga, de aproximadamente 18 mil metros cúbicos, será enviada para atuar numa nova campanha. Atualmente, os serviços de dragagem continuam com a draga "NJORD", equipamento que injeta jatos de água no fundo do rio, dispersando os sedimentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

PORTOSRIO REFORÇA SEGURANÇA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO COM AVANÇADA TECNOLOGIA E INVESTIMENTOS DE R\$ 3 MILHÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/01/2024 - 21:35



A PortosRio implementou um novo software de segurança que integra, em uma única ferramenta, o monitoramento de imagens por câmeras, o controle de acesso por reconhecimento facial e a leitura de placas por meio de câmeras LPR. A solução recebeu investimento na ordem de R\$ 3 milhões da autoridade portuária.

Nessa modernização, as mais de 200 câmeras que monitoram tanto a área terrestre quanto a malha aquaviária do Porto do Rio de Janeiro foram substituídas por modelos com Inteligência Artificial embarcada, com 4k de resolução, zoom ótico de 45X e com capacidade termal para captura de imagens precisas durante a noite. Destaca-se ainda, a mudança na tecnologia de acesso ao porto com a transição da autenticação por biometria digital para o reconhecimento facial, com a utilização de leitores que possuem sistema anti-fake, minimizando o risco de fraudes.

O superintendente de Tecnologia da Informação da PortosRio, Carlos Cerveira, esclareceu que devido ao fato de o software integrar, em um único sistema, o monitoramento de imagens e o controle de acesso, facilita muito a administração e a gerência da solução. Além disso, permite com facilidade a configuração de eventos pré-definidos, associando as informações oriundas das imagens com possíveis tentativas de acesso, o que possibilita gerar alarmes antecipados para os operadores e, conseqüentemente, permitir a tomada de decisões de forma rápida e eficiente.

Cerveira ressaltou ainda que a implementação se encontra em fase de ajustes finos nas configurações do software para atender às necessidades operacionais da Superintendência de Gestão Portuária e da Guarda Portuária, com planos futuros de expansão para outros setores da companhia, incluindo Meio Ambiente e Segurança do Trabalho. No momento, está sendo testado também o uso de drones equipados com câmeras de alta resolução que complementarão as imagens oriundas das câmeras já instaladas, permitindo o monitoramento das imagens coletadas no voo em tempo real.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/01/2024

ARTIGO - INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS SÃO PEÇAS FUNDAMENTAIS PARA EFICIÊNCIA E SEGURANÇA NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Por Israel Ferreira OPINIÃO 21/01/2024 - 21:34



Dados da Organização Mundial do Comércio (OMC) indicam que entre 80% e 90% do comércio global são feitos pelo modal marítimo. São US\$ 5 trilhões em valor agregado dos produtos transportados.

Isso mostra o quanto esse mercado precisa se atualizar o tempo todo para dar conta da alta demanda e o como as soluções tecnológicas são essenciais nesse processo.

Afinal, as inovações tecnológicas têm desempenhado um papel importante na otimização da eficiência operacional e reforço da segurança na indústria marítima.

Um bom exemplo disso é a implementação de sensores inteligentes, que tem possibilitado a análise em tempo real, aprimorando a supervisão das operações de forma eficaz. A conectividade, propiciada pela Logística 5.0, promove uma rede monitorada e controlada, unindo máquinas automáticas, dados e intervenção humana.

Já no âmbito da automação e inteligência artificial, avanços significativos estão transformando navios e portos. Sistemas de propulsão automatizados e navegação autônoma tornam as viagens mais seguras, enquanto a automação nos portos, com auxílio de robôs e veículos autônomos, agiliza operações e reduz emissões de CO2. A inteligência artificial é aplicada em previsões meteorológicas, otimização de rotas e controle de equipamentos autônomos, impulsionando a eficiência global.

Não podemos deixar de falar também das tecnologias emergentes como a Internet das Coisas (IoT) e a realidade aumentada, que também estão moldando as operações marítimas. A IoT cria uma rede interconectada, permitindo o monitoramento em tempo real de variáveis cruciais.

A realidade aumentada, ainda em experimentação, já começou a ser aplicada, como em um caso de treinamento no Reino Unido, facilitando a simulação de cenários complexos.

Ainda precisamos superar desafios

A inserção de inovações na indústria, no entanto, não ocorre sem obstáculos intrínsecos. Questões prementes relacionadas à segurança cibernética emergem como uma prioridade incontornável, demandando uma atenção constante para salvar sistemas críticos contra ameaças digitais que poderiam desencadear resultados de proporções catastróficas. A complexidade dessa preocupação ressalta a necessidade de estratégias robustas e medidas proativas para mitigar riscos e garantir a integridade operacional.

Paralelamente, o enfrentamento dos desafios financeiros e operacionais revela-se como um imperativo inegável. O elevado custo associado à implementação e treinamento para a assimilação eficaz dessas inovações impõe um fardo considerável às empresas, exigindo investimentos substanciais tanto em infraestrutura quanto na capacitação da equipe. Esse desafio duplo não apenas testa a solidez financeira das organizações, mas também ressalta a necessidade de estratégias eficientes de gestão de recursos para minimizar impactos adversos.

A disparidade tecnológica que persiste entre diferentes regiões do globo emerge como um fator preponderante que incide diretamente sobre o controle integral da rota, especialmente no contexto das atividades portuárias, muitas das quais permanecem sob a égide exclusiva do poder público. A morosidade na adoção de novidades tecnológicas, frequentemente atribuída à falta de competição e ineficiências na gestão, não só retarda o progresso setorial, mas também propaga divisões substanciais que comprometem a coesão e uniformidade da indústria marítima em escala global.

Portanto, a superação destes desafios é importante para assegurar a continuidade vigorosa do transporte marítimo. É somente por meio dessas abordagens é possível fazer com que o setor avance de maneira resiliente.



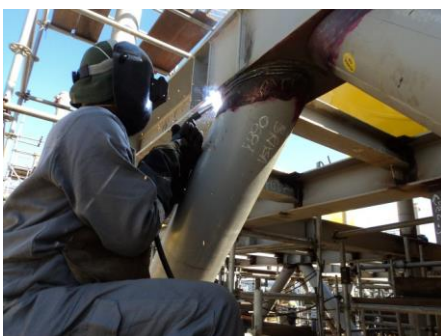
Israel Ferreiralsrael Ferreira é diretor de Inovação da Skymarine

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/01/2024

CONTRATAÇÕES VIA FMM SOMARAM R\$ 938 MILHÕES EM 2023

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 19/01/2024 - 23:07



Arquivo/Divulgação

Nos últimos 5 anos, MPor contabiliza mais de 40 contratos relativos a mais de 400 obras, que somam R\$ 3,4 bilhões e que tiveram aproximadamente R\$ 2,6 bilhões em liberações

Os projetos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) contratados em 2023 totalizaram R\$ 938 milhões. O montante é referente a 98 obras, divididas em 11 contratos celebrados. De

acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), foram firmados 9 contratos para serviços no Rio de Janeiro que somam R\$ 877,3 milhões. Outros 2 contratos, que somam R\$ 60,7 milhões foram firmados para obras na Bahia.

O levantamento do MPor, atualizado na última semana, registra que foram liberados R\$ 498 milhões no ano passado. Já em 2022 foram contratados R\$ 491 milhões referentes a 65 obras, divididas em 4 contratos celebrados. Desse total, foram liberados naquele ano R\$ 334 milhões, segundo o balanço do ministério.



grafico-fmm-contratacoes-2018-2023-dados-mpor.jpg

De 2018 a 2023, foram celebrados 42 contratos para 424 obras que somam R\$ 3,4 bilhões, dos quais foram liberados R\$ 2,6 bilhões. Nesse período, a maior montante contratado ocorreu em 2018, quando foram contratados R\$ 1 bilhão, por meio de 15 contratos.

Os desembolsos de recursos do FMM em 2023 somaram R\$ 797 milhões, um aumento de 21% sobre os R\$ 659 milhões liberados no ano anterior. Em 2020 e em 2021, os desembolsos foram, respectivamente, de R\$ 354 milhões e de R\$ 214 milhões, bem abaixo dos patamares

de 2016 a 2019 que ficaram acima de R\$ 2 bilhões e de 2015, quando os desembolsos totalizaram quase R\$ 5 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/01/2024

LICITAÇÃO PARA REVITALIZAÇÃO DO NT ALMIRANTE GASTÃO MOTTA OCORRE DENTRO DE UM MÊS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 19/01/2024 - 19:05



Arquivo/Divulgação

Navio-tanque da Marinha do Brasil, que atua no abastecimento de combustível no mar, passará por plano de manutenção para modernização e aumento de vida útil. Resultado deve ser conhecido na segunda quinzena de março

O processo de credenciamento, entrega e abertura dos envelopes da licitação para contratação de serviços de engenharia para o navio-tanque (NT) Almirante Gastão Motta (G23), da Marinha do Brasil, está prevista para o próximo dia 20 de fevereiro. O certame, lançado em agosto passado e relançado em dezembro pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), vai ser realizado em modo de disputa fechado e abrangerá docagem e desdocagem do navio, com a reparação naval para restabelecer a integridade estrutural. A divulgação do resultado de julgamento da licitação está prevista para o dia 21 de março, após período recursal.

O edital também prevê a reparação e/ou substituição dos tanques de colisão AV e AR, do sistema de proteção catódica, manutenção e/ou substituição das válvulas de fundo e válvulas dos sistemas da embarcação. A lista inclui ainda a substituição de trechos de redes de diversos sistemas do navio, preparação de superfícies, pintura e manutenção mecânica da linha de eixo, hélice, bossô, sistema do hélice de passo controlado (HPC) e engrenagem redutora do navio.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 012/2024
Página 65 de 65
Data: 22/01/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Características do Navio

Nome:	Navio Tanque "Gastão Motta"
Comprimento total (metros):	135,00
Boca moldada (metros):	19,00
Pontal moldado (metros):	10,40
Calado de projeto (metros):	7,50
Porte Bruto no calado de projeto (ton):	6.110,00
Deslocamento leve (ton):	4.520,00
Deslocamento máximo docagem (ton):	8.000,00
Ano de lançamento:	1990
Construtor:	Ishikawajima do Brasil S.A. "Ishibras"
Classe:	ABS "+A1 OIL CARRIER SPECIAL GOVERNMENT SERVICES, +MAS AND ACC"

Fonte: Edital

caracteristicas-nt-gastao-motta-reproducao-edital.jpg

Os vencedores deverão cumprir as especificações estabelecidas no plano de manutenção geral (PMG) da embarcação. O navio foi construído no antigo estaleiro Ishikawajima, no Rio de Janeiro, e incorporado à esquadra da Marinha do Brasil em 1991. A modernização tem como objetivo aumentar a vida útil do meio naval. O NT Gastão Motta atua no abastecimento de combustível no mar para aumento da autonomia das embarcações da esquadra.

Em julho de 2023, uma delegação de associados da Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) visitou o navio-tanque, no Rio de Janeiro. O objetivo foi avaliar oportunidades de negócio em atendimento às demandas da modernização da embarcação militar, que passará por esse PMG.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/01/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 22/01/2024