

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 032/2024
Data: 22/04/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MÁRIO POVIA, DIRETOR-PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA	4
DO REALITY PARA A VIDA REAL NO PORTO DE SANTOS	6
PRESIDENTE DA PRATICAGEM DE SÃO PAULO CAI NO MAR AO EMBARCAR EM NAVIO NO PORTO DE SANTOS.....	7
DESAPROPRIAÇÕES PREOCUPAM EM OBRA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	8
UMA PAULISTANA QUE SE APAIXONOU PELO PORTO DE SANTOS.....	9
PREFEITURA PROPÕE MUDANÇAS NO PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	10
A MATEMÁTICA DA LOGÍSTICA PORTUÁRIA.....	11
DUIMP AGILIZA DESEMBARÇO DE CARGA.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	14
AVIAÇÃO - FLUXO DE PASSAGEIROS PARA O EXTERIOR CRESCE POR DOIS ANOS SEGUIDOS.....	14
PORTAL PORTO GENTE.....	15
O TERMINAL DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO (GNL) NA BAÍA DE BABITONGA/SC AMEAÇA À NATUREZA	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	16
EDITORIAL – SANTOS EXPORT 2024: O FUTURO DO PRINCIPAL PORTO DO BRASIL EM DEBATE.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Debêntures 1</i>	17
<i>Debêntures 2</i>	17
<i>Debêntures 3</i>	17
<i>Debêntures 4</i>	17
<i>Animais</i>	17
NACIONAL - GOVERNO PROMETE PONTOS DE DESCANSO PARA CAMINHONEIROS NAS RODOVIAS FEDERAIS	18
MINISTRO TAMBÉM INAUGURA VIADUTO EM SANTA CATARINA	19
REGIÃO NORTE - SUPER TERMINAIS VAI INVESTIR R\$ 300 MILHÕES EM INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NESTE ANO	19
PORTO DE SANTOS - PRÁTICO CAI NO MAR, É RESGATADO E CONCLUI OPERAÇÃO EM NAVIO	20
SANTOS EXPORT - FRUTOS DO “MOVIMENTO PELO SIM” EM PAUTA NO SANTOS EXPORT 2024.....	21
SANTOS EXPORT - INOVA EXPORT: O SETOR ANTENADO COM A INOVAÇÃO.....	25
SANTOS EXPORT - INFRAJUR VAI DEBATER TEMAS LIGADOS À SEGURANÇA JURÍDICA	26
SANTOS EXPORT - SANTOS XPERIENCE PROPORCIONA UM PASSEIO VIRTUAL PELO PORTO DE SANTOS	27
SANTOS EXPORT - SANTOS EXPORT PROMOVE VISITA TÉCNICA AO TIPLAM E AO CANAL DO PORTO	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - LEGADO É AGORA! – A ARTE DE MARCAR A VIDA E A CARREIRA DE QUEM ESTÁ À NOSSA VOLTA.....	29
OPINIÃO – ARTIGOS - BICICLETAS X SUVs.....	30
OPINIÃO – ARTIGOS - DEBATE PÚBLICO FAZ FALTA.....	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FALTA DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS ACENDE A LUZ VERMELHA NO PORTO DE SANTOS	33
OPINIÃO – ARTIGOS - FIPS: ESSENCIAL PARA A LOGÍSTICA NACIONAL E IMPERATIVA PARA O PORTO DE SANTOS	34
OPINIÃO – ARTIGOS - GUARUJÁ PRONTA PARA UM NOVO CICLO DE DESENVOLVIMENTO	35
OPINIÃO – ARTIGOS - SANTOS EXPORT 2024: O GRANDE DESAFIO DOS ACESSOS	36
OPINIÃO – ARTIGOS - O PORTO DE SANTOS PRECISA DE UMA GOVERNANÇA COLETIVA	37
OPINIÃO – ARTIGOS - “HOUSTON, WE HAVE A PROBLEM!” – A BAIXADA SANTISTA TAMBÉM	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
RISCO FISCAL ESTÁ 'DRENANDO OPORTUNIDADES' DO BRASIL, DIZ TARCÍSIO	40
'JÁ ULTRAPASSOU A SEARA DE MERO LICENCIAMENTO AMBIENTAL', DIZ PRATES SOBRE EXPLORAÇÃO DA MARGEM EQUATORIAL.....	41
HADDAD SOBRE DIRETOR DO BC: ‘NÃO É PORQUE ELE É AUTÔNOMO QUE A GENTE PRECISA FICAR DE MAL’	42
SILVEIRA DIZ QUE CONSELHO DA PETROBRAS CONSIDEROU 'NECESSIDADES DA FAZENDA' NA DECISÃO SOBRE DIVIDENDOS. 43	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	44
EMBRAER ENTREGA 25 AERONAVES NO PRIMEIRO TRIMESTRE, ALTA DE 67% ANTE ANO PASSADO	44
GOVERNO LULA PREVÊ INJETAR R\$ 7,5 BI NA ECONOMIA ATÉ 2026 VIA MICROCRÉDITO; VEJA MEDIDAS ANUNCIADAS	45
MUDANÇAS NO PROAGRO GERAM CRÍTICAS DO AGRONEGÓCIO, QUE VÊ PEQUENO PRODUTOR DESPROTEGIDO.....	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA AINDA VIVE MOMENTO DE INCERTEZAS	50
TRADENER INICIA IMPORTAÇÃO DE GÁS NATURAL BOLIVIANO PARA CLIENTE BRASILEIRO.....	52



PORTAL PORTOS E NAVIOS	52
GRUPO MSC PREVÊ R\$ 17 BILHÕES DE INVESTIMENTOS NO BRASIL	52
PETROBRAS LIDERA AUMENTO DE INVESTIMENTOS ENTRE MAIORES COMPANHIAS DE ÓLEO E GÁS DO MUNDO	53
AET ENCOMENDA OS PRIMEIROS NAVIOS-TANQUE AFRAMAX DE DUPLO COMBUSTÍVEL E AMÔNIA DO MUNDO	54
BHP PRETENDE RECEBER PRIMEIRO GRANELEIRO MOVIDO A AMÔNIA EM 2026	54
PIL AUMENTA PRESENÇA NA COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL	55
PARA DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DOS EUA, SAFRA BRASILEIRA DE SOJA É MAIOR DO QUE O ANUNCIADO.....	55
COREIA DO SUL INVESTIRÁ MAIS US\$ 2,5 BILHÕES NA INDÚSTRIA NAVAL ATÉ 2030	56
'CMA CGM PARATY' É O MAIS NOVO NAVIO DO ARMADOR FRANCÊS NA ROTA ENTRE EXTREMO ORIENTE E A COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL.....	56
PORTO DE PARANAGUÁ MOVIMENTA 146 MIL TONELADAS EM UM DIA	57
OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ PODEM TER INTERDIÇÕES PARCIAIS DE ATÉ 72H	57
'BR DOS RIOS' TEM PROMESSA DE IR ALÉM DE OBRAS PÚBLICAS E CONCESSÕES	58
DINO BATISTA E ALEX ÁVILA SÃO DESIGNADOS PARA PRESIDÊNCIA DO CDFMM	59
JAPÃO PLANEJA PORTA-CONTÊINERES DE PRÓXIMA GERAÇÃO PARA EMISSÕES ZERO E EFICIÊNCIA.....	59
PETROBRAS INVESTE R\$ 160 MILHÕES EM PARADA PROGRAMADA DE MANUTENÇÃO NA RECAP	60
PETROBRAS APROVA NOVAS OPORTUNIDADES PARA USO DOS RECURSOS DO FUNDO DE DESCARBONIZAÇÃO	61
PETROBRAS E BP ASSINAM MEMORANDO DE INTENÇÕES PARA NEGÓCIOS E PESQUISA	62
CHINA RECEBE 91,8% DA EXPORTAÇÃO DE SOJA MOVIMENTADA NO PORTO DE PARANAGUÁ	62
ARTIGO - NAVEGANDO NO MAR DAS CONVENÇÕES	63
OCEANPACT ADQUIRE 20% DE PARTICIPAÇÃO EM EMPRESA DE METEOROLOGIA E OCEANOGRAFIA	68
BNDES PERCEBE AQUECIMENTO NAS CONSULTAS PARA FINANCIAMENTO DE PROJETOS OFFSHORE.....	68
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	69
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	69



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MÁRIO POVIA, DIRETOR-PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA

Com 27 mantenedores e parceiros, como o Grupo Tribuna, entidade visa colaborar com o ambiente logístico-portuário

Por: Anderson Firmino



“Temos eixos temáticos que nós elegemos. E, para cada um deles, há um grupo de mantenedor” Foto: Divulgação O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), com sede em Brasília, não tem um ano de vida, mas já possui musculatura de gente grande. Com 27 mantenedores, além de parceiros, como é o caso do Grupo Tribuna, a entidade tem no horizonte colaborar com o ambiente logístico-portuário no País. No comando, está o ex-secretário nacional de Portos, Mário Povia. Em entrevista para A Tribuna, ele garante que o IBI possui um planejamento estratégico para o futuro, mas

sempre atrelado à atuação da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos do Congresso Nacional, presidida pelo deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), numa simbiose que busca soluções e investimentos importantes.

Como surgiu o IBI?

A criação das frentes parlamentares ocorre para dar suporte a determinadas áreas que o Congresso Nacional repute como estratégicas. As frentes não têm personalidade jurídica, são criadas administrativamente dentro do Poder Legislativo. Elas se valem de institutos para isso. É o que chamam de braço técnico, que dá suporte a essas frentes. E os institutos não são mantidos com dinheiro público, mas, normalmente, por associações ou empresas que tenham interesse em levar essa agenda adiante. O IBI surgiu para ser o braço técnico da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos.

Em poucos meses, o IBI já atingiu grande visibilidade...

Teve a questão do túnel entre Santos e Guarujá, apesar de ele ter uma frente parlamentar própria. Mas foi um momento de muita mídia, muita expectativa com a chegada de um novo governo, com um novo ministério, exclusivo para Portos e Aeroportos. E, sobretudo, uma agenda que é desafiadora, mas que alinha, a reboque, uma série de investimentos que já estão sendo realizados. Os portos estão preparados, com equipamentos e infraestrutura para movimentar mais carga, mas a gente começa a ver uma estrutura externa de acesso sendo colocada à mesa.

São quantos associados hoje ao IBI?

Estamos com 27 mantenedores, começamos em outubro com o nosso CNPJ. Tivemos que fazer algumas alterações estatutárias, para ficarmos em compliance com outras empresas. Tudo isso em seis meses. Já nascemos grandes.

Mais recentemente houve a chegada do Grupo Tribuna...

É um parceiro, porque temos objetivos em comum (o Grupo Tribuna passou a coordenar o Núcleo de Estudos de Tecnologia e Inovação do IBI no mês passado, com Maxwell Rodrigues). Dentro desse acordo de cooperação, tem uma pauta importante de inovação, muito cara para nós. Mas não é só isso: temos iniciativas visando questões ambientais, que é algo transversal. Há preocupação com



mudança de clima, algo presente na sociedade. E o Grupo Tribuna, como principal grupo de comunicação da Baixada Santista, tem muito a agregar com a gente, principalmente para difundir as nossas iniciativas e, também, para nos ajudar nessa pauta. Estou muito animado. O IBI está muito bem acompanhado.

Este ano, o Grupo Tribuna fará uma missão internacional para a Coreia do Sul. Como o IBI vê esse intercâmbio?

Estaremos nessa missão. Sem dúvida, precisamos estar atentos às boas práticas. A Coreia do Sul é um caso de sucesso. Décadas atrás, o país optou por investir maciçamente em educação e, hoje, já colhe frutos. Se o Brasil entrasse nessa linha, as coisas ficariam mais fáceis depois. Um modelo de sociedade onde haja compreensão para cuidar do meio ambiente, que as pessoas prosperem, tenha uma distribuição de renda, o pleno emprego. Tudo vem a reboque: o desenvolvimento tecnológico deles é fantástico. Essa viagem tem esse condão de sensibilizar, mostrar que é possível. Vamos ter um trabalho longo pela frente. Acho que ainda não nos demos conta disso, mas já começamos. Temos casos de sucesso, como o agronegócio, a indústria aeronáutica, com a Embraer, a própria Embraer. A expectativa é muito grande por essa viagem.

Como é a visão de quem passou pela Secretaria Nacional de Portos e viu – por dentro – a busca pela mitigação de gargalos nos portos?

Nós sempre seremos desafiados em termos logísticos no Brasil, por mais competente que a gente seja. Isso pela característica continental que o Brasil tem e pela disparidade regional em termos de riqueza e distribuição de infraestrutura. Temos uma capacidade muito grande de construir as coisas. Essa questão do escoamento de grãos pelo Arco Norte, por exemplo. Há dez anos, isso era algo impensável. As coisas acontecem, apesar de toda dificuldade que nós temos. Não temos dinheiro público suficiente para investir em infraestrutura, isso de longa data. No atual governo, a gestão portuária mudou um pouco, é contra uma concessão pura do porto organizado. Mas já se fala de concessões parciais, de canais de acesso. Temos muita coisa para enfrentar.

O que pensa sobre a necessidade de revisão da legislação do setor?

Essa comissão de juristas que foi designada pelo presidente da Câmara dos Deputados, para revisar o marco regulatório do setor portuário pode contribuir bastante nessa agenda de desburocratização. A gente não pode continuar a fazer desaforo para investimento. O investimento é volátil, vai para outros países. A questão da insegurança jurídica é importante. No setor portuário, temos cumprido, rigorosamente, os contratos, reequilibrando quando necessário. A estabilidade regulatória é fundamental para o setor.

O Governo Federal anunciou, recentemente, a criação da Secretaria de Hidrovias e Navegação. O que pensa disso?

É um resgate. Assim como o presidente Lula criou, em 2007, a Secretaria Especial de Portos com status de ministério. Foi um resgate das injustiças com o setor portuário, que nunca tinha um protagonismo. Aquilo foi um divisor de águas. Se for ver, a partir dali o setor portuário ganhou uma outra expressão em termos políticos, em termos de relevância. Acho que é o que está acontecendo agora, com criação dessa secretaria. O desafio será enorme. São regiões remotas, de licenciamento ambiental difícil, com áreas indígenas, questões de falta de informação. Portanto, qualquer viabilização vai ser depois de muito esforço.

Para finalizar: dá para planejar o crescimento do IBI nos próximos cinco anos?

Temos eixos temáticos que nós elegemos. E, para cada um deles, há um grupo de mantenedores, um coordenador, um parlamentar patrocinando o grupo. Nossa ideia é, efetivamente, mobilizar, dar uma dinâmica e trabalhar fortemente. Não sei o que vai acontecer daqui a cinco anos. Temos um planejamento estratégico. Eles não são herméticos, mas nossa ideia é trabalhar com associações,

empresas, governo e agências reguladoras. E tentar empurrar essa agenda. E dar nossa contribuição, já que temos experiência. E o Congresso Nacional vai ser um grande parceiro.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 21/04/2024

DO REALITY PARA A VIDA REAL NO PORTO DE SANTOS

Participantes do programa Porto - O Desafio 2023, exibido pela TV Tribuna, confirmam sucesso da experiência na carreira

Por: *ATribuna.com.br*



Maxwell Rodrigues: Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Reality show pioneiro sobre o universo portuário, o programa Porto - O Desafio, exibido pela TV Tribuna, tem deixado marcas não apenas na audiência, que toma contato com a atmosfera que envolve o maior porto do Hemisfério Sul. Meses após o fim da terceira edição, que resultou em seis vagas de emprego para os participantes, o programa tem sua importância validada. E quem fala são os envolvidos nesse processo de aprendizado, vitória e busca frequente por aperfeiçoamento profissional.

No ano passado, o Grupo Balestilha foi o vencedor da jornada, transmitida aos sábados, após o Jornal Hoje. O trio formado por Grácia Fernanda Costa Padial, Letícia Marcondes de Souza e Marcela Alves dos Santos Corrêa da Silva levou a melhor, de acordo com a avaliação dos executivos de importantes empresas portuárias. Todos participaram de uma série de atividades, como reuniões, trabalhos e processos, para apresentar soluções a um desafio dos mais complexos: aumentar a capacidade do Porto de Santos.

Grácia Fernanda levou o primeiro lugar individual e ganhou um curso MBA na Strong Business FGV Santos, além de uma vaga na BTP. Letícia Marcondes recebeu uma pós-graduação na mesma instituição e um emprego na Gelog, enquanto Marcela Alves ficou com o curso de tecnologia na Strong.

Os outros quatro empregados foram Marcos Antonio Bezerra Chaves, Matheus Viana da Silva (os dois na Transtec World) e Denilson de Andrade (Gelog), os três do Grupo Astrolábio, e Laudénice da Silva (BTP), do Grupo Quadrante.

“Porto - O Desafio é um projeto pensado em como aproximar o Porto da Cidade. E não existe essa relação sem o emprego, seu principal pilar”, afirma o apresentador e idealizador do programa, Maxwell Rodrigues.

Segundo ele, o grande trunfo é preparar as pessoas e gerar oportunidade para o aprendizado e entendimento da vida corporativa. “As empresas emprestam sua marca, os empresários entendem as demandas das pessoas e no fim todos saem vencedores. Hoje, é o único projeto no Brasil que reflete a sinergia do porto com a cidade. Todo o resto é discurso vazio”, observa.

Executivos

Quem acompanhou de perto a jornada dos novos profissionais ressalta a importância do Porto - O Desafio, que caminha para sua quarta edição, a partir de 17 de agosto (incrições já encerradas). “Vemos que programas como esse são essenciais para conectar profissionais a novas oportunidades e empresas a talentos promissores. Além disso, proporcionam visibilidade e abrem portas para novas experiências e aprendizados, enriquecendo tanto a carreira dos participantes quanto as empresas envolvidas”, pontua o gerente-geral da Transtec World, Marcus Vinícius Oliveira dos Santos. “É uma

via de mão dupla que impulsiona o crescimento profissional e o desenvolvimento do setor como um todo”.

Ele elogia a atuação de seus colaboradores, egressos do programa. “Matheus e Marcos têm mostrado uma constante evolução e aprendizado no setor portuário. Ambos estão dedicados a aprimorar suas habilidades, contribuindo significativamente para a empresa. O Matheus tem focado em fortalecer a comunicação, enquanto o Marcos tem se destacado na análise de performance, fornecendo insights valiosos através de seus relatórios”.

Diretor de operações da Gelog, Blancher Sousa também avaliza a atuação dos seus colaboradores, reforçando o peso da experiência no Porto - O Desafio. “Letícia e Denilson foram os dois candidatos que escolhi na final. Fiquei muito feliz pelas escolhas que fizemos com a ajuda dos mentores que souberam nos indicar cada um deles, de acordo com o perfil, diante das vagas que tínhamos disponíveis. Espero que continuem no Grupo Gelog cada vez mais preparados para atender as necessidades da empresa e também para que consigam buscar seus desejos pessoais e profissionais”.

APÓS O PROGRAMA, A VAGA

Mesmo quem deixou a final do reality show sem a vaga de emprego assegurada, mas mostrou competência para se destacar e conseguir um curso de tecnologia, acabou empregada dias depois. É o caso de Marcela Alves dos Santos Corrêa da Silva, de 35 anos. A oportunidade recebida foi encarada como um prêmio.

“Eu não fui escolhida no programa para trabalhar, mas após três dias, já estava contratada para trabalhar no RH em um terminal de veículos. A experiência foi muito boa, não apenas em realizar um sonho de criança e poder vivenciar o que tanto almejei, mas também trouxe muito aprendizado, amadurecimento, segurança e nova bagagem para vida profissional e pessoal”, descreve a profissional, formada em Administração, com MBA em Gestão Portuária, infraestrutura, logística e Negócios, Pedagogia e tecnólogo em Big Datas e Inteligente Analítica.

Para ela, o reality show foi uma experiência inesquecível. “Ele foi muito importante para minha jornada e abriu oportunidades para ser vista no mercado profissional”, sintetiza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/04/2024

PRESIDENTE DA PRATICAGEM DE SÃO PAULO CAI NO MAR AO EMBARCAR EM NAVIO NO PORTO DE SANTOS

Acidente ocorreu por volta da 1h deste domingo. Prático de 84 anos teve arranhões no rosto e torção na perna esquerda

Por: Bárbara Farias



Fábio Fontes diz que quedas assim são normais na profissão: é a quarta que sofre Foto: Vanessa Rodrigues/Arquivo/ AT

O presidente da Praticagem de São Paulo, Fábio Mello Fontes, de 84 anos, sofreu um acidente na madrugada deste domingo (21), no Porto de Santos. Ele caiu no mar por volta da 1 hora da madrugada quando subia no navio porta-contêineres Cosco Shipping Danube, de 300 metros de comprimento por 48 metros de largura (boca), para fazer a manobra de entrada no canal de acesso do complexo portuário. Fontes sofreu arranhões

no rosto e uma leve torção no joelho esquerdo, mas, após ser resgatado do mar, subiu novamente na embarcação para realizar o trabalho.

Em entrevista para A Tribuna, o prático veterano relatou como foi o acidente. Ele era o segundo prático da manobra. “Como o mar estava um pouco mexido, com marolas de 1,20 m, na hora que eu dei o ‘pulo’ da lancha para o navio, o fiz com um pequeno ângulo, foi o suficiente para que me desequilibrasse um pouco e ficou difícil manter a mão direita no cabo. Com o peso, o meu corpo rodopiou para a esquerda e não consegui suportar. Tentei ficar pendurado com a mão esquerda apenas, mas não foi possível. Buuum! Caí no mar, de costas. O colete inflou num milésimo de segundo e fiquei boiando, confortavelmente, por uns oito minutos”.

Fontes contou ainda que, “como o mar estava um pouco agitado, o meu resgate foi uma operação delicada, onde arranhei o rosto e sofri uma leve torção no joelho esquerdo. Já não tenho mais nenhuma dor. Estou ótimo!”

Quarta queda

Fábio Fontes disse que quedas são comuns na sua profissão. “Foi a quarta vez que eu caí no mar. Na primeira vez, eu tinha 33 anos de idade. Na segunda e na terceira, eu tinha perto de 40 e 42 anos. Isso acontece, é normal na profissão. Nas três primeiras quedas, nem colete eu usava! E estou vivo!”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/04/2024

DESAPROPRIAÇÕES PREOCUPAM EM OBRA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Ocorreu, nesta sexta (19), na APS, a última audiência pública da ligação seca entre as cidades

Por: Bárbara Farias



Túnel Santos-Guarujá, orçado em aproximadamente R\$ 6 bilhões, foi discutido na sede da APS, em Santos Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Moradores do Macuco, em Santos, manifestaram preocupação com eventuais desapropriações e impactos nos acessos terrestres durante a terceira e última audiência pública sobre o túnel imerso Santos-Guarujá realizada ontem, na Autoridade Portuária de Santos (APS).

O secretário da Associação Comunitária do Macuco (Acom), engenheiro José Santaella, lembrou que foram elaborados cinco projetos. “Existe uma confusão e fica explícito que não é um projeto maduro. Fizeram todo o estudo de investimento em cima do projeto Dersa, de obras que não são necessárias e nem possíveis”, criticou.

Entre as questões apresentadas por moradores, empresários e engenheiros, a diretora da Companhia Paulista de Parcerias (CPP) do Governo do Estado, Raquel Carneiro, explicou que a profundidade do túnel a partir de 21 metros, no canal aquaviário, poderá ser revista, caso isso represente redução de custos.

Em relação às moradias, ela declarou que “é um pedido do secretário (Rafael Benini, da Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos, SPI), que a gente dê total atenção ao pessoal de Guarujá e de Santos. Inclusive, estou disponível para visitar o bairro (Macuco) hoje”. A visita ocorreu.

Sobre o projeto desenvolvido pela extinta Dersa, que está mais robusto e foi apresentado no ciclo de audiências, Raquel disse que a parte construtiva está bem pensada. “Para os acessos, nós temos diretrizes e estamos conversando com o Porto para ver se elas podem ser aperfeiçoadas”.

Com relação à precificação dos imóveis a serem desapropriados ficarem abaixo do valor de mercado, Raquel disse que foi usado um valor de tabelas oficiais. “Contratamos uma empresa para

precificar os imóveis. Mas, a ideia é reduzir ao máximo a desapropriação e a nossa equipe de engenharia está focada nisso”. Ela não disse quantas moradias podem ser atingidas.

A secretária-executiva adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Gabriela Costa, ressaltou que a “audiência pública é uma ferramenta de transparência, de contribuição e de aprimoramento do projeto”.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos, disse que o projeto é importante na relação Porto-Cidade. Já o diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, complementou dizendo que as agências reguladoras, a Agência de Transportes do Estado (Artesp) e a Antaq, analisarão os possíveis impactos “aos operadores portuários, na navegação, na parte terrestre e os direitos dos usuários”.

O presidente da APS, Anderson Pomini, destacou a importância de se ouvir a comunidade na audiência pública, como uma “licença social” para a obra.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/04/2024

UMA PAULISTANA QUE SE APAIXONOU PELO PORTO DE SANTOS

Somando 25 anos trabalhando com celulose e comércio exterior, Patrícia atua há três no Litoral

Por: Bárbara Farias



Patrícia Santos gerencia pessoas, define estratégias e novos processos Foto: Divulgação

Somando 25 anos trabalhando com celulose e comércio exterior, uma paulistana se apaixonou pelo Porto de Santos, onde atua diretamente há três anos. Mãe de João Pedro, de 15 anos, e Maria Laura, de 14 anos, a gerente de operações e exportações da Bracell, Patrícia Santos, de 47 anos, conta que o setor lhe trouxe, para além do conhecimento técnico, a visão de que as potencialidades e as características de mulheres e homens se complementam no setor portuário.

Na empresa, dedicada à produção, armazenagem e exportação de celulose, situada na Margem Direita do Porto, na Ponta da Praia, em Santos, Patrícia gerencia pessoas, define estratégias e novos processos para a evolução da operação, além de tomar decisões diárias. “Eu olho o todo para o melhor resultado de recepção de carga, armazenagem e embarques de navios, levando em conta qualidade, produtividade e custo justo da operação”, explica.

“Amo o que eu faço, tenho formação técnica, mas é imprescindível a interação diária com pessoas para o meu desenvolvimento constante. O ambiente portuário me proporciona isso”, diz a executiva que trabalha no setor portuário há dez anos.

Sobre atuar num setor majoritariamente masculino, Patrícia garante que nunca enxergou como um desafio. “Quando cheguei, busquei aprender com o setor e o público predominante do Porto, não somente para ser aceita, mas para ter a oportunidade de falar com igualdade e propriedade de conhecimento sobre trabalho portuário e poder contribuir com a essência feminina e suas características gentis”.

Em 10 anos de área portuária, ela resalta que teve muitas histórias e experiências. “Para começar, uma conquista foi a aceitação na minha chegada, uma mulher de 1,50 metro, vinda de outra cidade não portuária para liderar uma operação no Porto”, comemora.

Patrícia ingressou na companhia atual em fevereiro de 2020, permanecendo na Capital Paulista, onde morava, por dez meses, devido à pandemia. Ela destacou que participou ativamente do projeto do novo terminal tendo como desafio ainda a operação e embarque simultâneos de mais de 6 milhões de toneladas durante esse período.

“Eu fui a primeira contratação para definir junto à gestão o leilão da área e estratégias para garantir o desempenho operacional durante a construção. Fechamos o contrato de arrendamento da área e iniciamos o processo de licenças e liberações para início da operação junto ao startup da fábrica. ‘Desconstruímos’ um terminal com equipamentos, fatiamos a construção do terminal em fases e concluímos quatro alfundegamentos junto à Receita Federal, sem deixar de priorizar a operação que continuou acontecendo (recebimento de carga ferroviária, armazenagem e embarque de navios)”, explica.

A executiva diz que o futuro terminal terá capacidade estática de 126 toneladas, com aumento de armazenagem para 30 mil toneladas. “Um dos diferenciais é que o terminal será equipado com guindastes de pórtico para descarregar os vagões e pontes rolantes para maximizar a capacidade de armazenagem e aumentar a produtividade de embarques de navios”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/04/2024

PREFEITURA PROPÕE MUDANÇAS NO PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Ideia foi apresentada em rodada de audiências públicas

Por: Bárbara Farias



Foi a segunda das três audiências previstas; a última foi sexta (20), na Autoridade Portuária de Santos Foto: Vanessa Rodrigues/ AT

A Prefeitura de Guarujá propõe a inclusão de um complexo viário retroportuário no projeto do túnel Santos-Guarujá. A proposta foi apresentada nesta quinta-feira (18), durante a segunda audiência pública sobre a ligação seca, no Teatro Municipal Procópio Ferreira. O Município quer estender a embocadura da ligação seca até a Praça 14 Bis, em Vicente de Carvalho, e fazer um anel viário conectado à Rodovia

Cônego Domenico Rangoni, para acesso aos terminais retroportuários.

A secretária de Planejamento Estratégico de Guarujá, Polliana Iamonti, disse que, diante da preocupação sobre os impactos no trânsito da cidade, em especial, no Distrito de Vicente de Carvalho, a pasta desenvolveu o projeto do complexo viário retroportuário. “Elaboramos uma proposta em que todas as premissas de mobilidade urbana estivessem assistidas. Transitam entre 4 mil e 4,5 mil caminhões por dia naquela região”.

A diretora econômico-financeira da Companhia Paulista de Parcerias, Raquel Carneiro, disse que a proposta está sendo avaliada. “O governador Tarcísio de Freitas e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, já conversaram sobre a conexão com a Cônego e sobre o anel de cargas, que serão incluídos nos estudos, com a ajuda da Autoridade Portuária de Santos (APS)”.

Em relação à instalação de uma estação de embarque e desembarque do Veículo Leve sobre Trilhos no Aeroporto Civil Metropolitano, prevista no projeto de Guarujá, Raquel disse que o equipamento “está segregado do túnel, mas será incluído no Programa do VLT”.

A proposta da Prefeitura também prevê a conexão do complexo viário com as futuras terceiras pistas da Via Anchieta e da Rodovia dos Imigrantes, cujos projetos estão em estudos.

O prefeito de Guarujá, Válder Suman (PSDB), ressaltou que a Cidade que convive com a atividade portuária, com um retroporto que está crescendo e que tem uma capacidade de ampliação de 4 milhões de metros quadrados.

O presidente da APS, Anderson Pomini, pontuou sobre os investimentos de mais de R\$ 2 bilhões em Guarujá, sendo R\$ 600 milhões na retomada da segunda fase da Avenida Perimetral (são três quilômetros de obra).

A proposta

O projeto do túnel imerso Santos-Guarujá será executado por meio de parceria público-privada (PPP), com investimento estimado em R\$ 5,96 bilhões e contrato de 30 anos. Os recursos públicos, divididos igualmente entre o Governo do Estado e a União.

A ligação seca deve ter extensão de 1,5 km, sendo 860 metros de traçado pelo mar, entre as duas margens. Os módulos do túnel serão montados em uma doca seca a ser construída e instalados no canal do Porto de Santos.

O futuro concessionário será responsável pela construção, operação e manutenção do ativo, que permitirá o tráfego de automóveis, transporte público, caminhões, bicicletas e pedestres.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/04/2024

A MATEMÁTICA DA LOGÍSTICA PORTUÁRIA

Estudo da Escola Politécnica da USP usou modelos computadorizados para melhorar escoamento de fertilizantes

Por: Anderson Firmino



Levantamento durou quatro meses analisando a região de Outeirinhos, no Porto de Santos. A pesquisa elaborou cálculos que fossem compatíveis com a realidade na área Foto: Pixabay

Melhorar a logística portuária é um desafio constante para quem trabalha no setor. Pois estudo realizado pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP), em conjunto com a Fundação Vanzolini, trouxe a matemática para otimizar o escoamento de fertilizantes no Porto de Santos.

Segundo o professor do Departamento de Engenharia de Produção da Poli-USP, Daniel de Oliveira Mota, um computador faz vários sorteios e contas para replicar o que acontece na vida real, levando em conta todos os gargalos na cadeia logística. Com isso, ele chegou a resultados – que incluem restrições na movimentação - para que o processo flua de forma mais eficiente possível.

“O objetivo é atender o maior volume de fertilizante ao longo de um ano. Esse modelo estará sujeito a restrições. Por exemplo: não atender mais que um trem a cada dois dias; o trem só pode descarregar a uma taxa de 200 toneladas por hora; ou a armazenagem do material desse vagão não pode superar a capacidade de 50 mil toneladas. Então, a gente vai colocando restrições, por meio de constantes ou equações, para que, no final, quando execute o modelo, ele dê um resultado que faça sentido”.

O modelo batizado como modelo “estocástico-numérico” se utiliza de estatísticas e dados históricos. “Não preciso de uma maquete de trem, que leve duas horas para descarregar, se tenho uma variável que contabiliza o tempo e sinaliza que vai demorar duas horas para descarregar. É o que chamamos de validação, ou seja, o que acontece no modelo reflete o que acontece de fato”.

O professor comandou um levantamento que levou quatro meses, entre janeiro e abril de 2023, analisando a região de Outeirinhos, no Porto de Santos. A pesquisa elaborou cálculos que, mediante alguns parâmetros e restrições, fossem compatíveis com a realidade de operações na área.

“Existe um desafio logístico muito grande, porque tenho ferrovia passando dentro de um terminal, para descarregar em outro terminal, bloqueando caminhão e passagem eventual de pedestres. Ao mesmo tempo, uma fila de caminhões. No momento em que o trem passa, o caminhão precisa esperar, e isso gera perda de produtividade. Então, há toda uma rede de restrições que a gente precisou modelar, sob o ponto de vista matemático”, afirma Mota.

Segundo ele, foram feitos modelos, estatísticas, equações e simulações para entender como funciona essa operação, levando em conta o não-prejuízo de outros players. “Envolveu entre seis e oito pessoas, o que, para um trabalho intensivo desses, é uma equipe grande. Foram profissionais em formação e outros mais experientes, o que ajudou bastante. Os modelos que a gente trabalha são modelos que estão na categoria dos modelos matemáticos numéricos, ou seja, são simulações”, descreve.

Trabalho conjunto

Daniel Mota ressalta que os resultados completos do trabalho estarão acessíveis para consulta pública em breve. Ele ressalta, ainda, um aspecto importante: o entendimento de que as empresas que atuam na área podem trabalhar juntas, com melhorias logísticas que atendam a todas elas.

“A região de Outeirinhos aguenta mais um produto? O que a gente percebeu com o modelo, mesmo sujeito a uma série de condicionantes, é que sim. Se tiver um padrão de operação (entre as empresas), não interfere tanto. Não interferindo, se consegue operar de maneira sinérgica. Fica a lição de que essas empresas têm que conversar mais. Embora na ponta da cadeia de suprimentos sejam competidores, da porta para dentro, são sujeitas às mesmas restrições”, complementa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/04/2024

DUIMP AGILIZA DESEMBARAÇO DE CARGA

Declaração Única de Importação substituirá Declaração de Importação, agilizando o processo

Por: Bárbara Farias



As informações serão passadas para órgãos fiscalizadores antes de a carga chegar no País, ou seja, ela já pode entrar no Brasil já liberada Foto: Carlos Nogueira/At/Arquivo

O processo de importação de mercadorias se tornará mais ágil e menos burocrático no Brasil com a habilitação total do Portal Único de Comércio Exterior até o final deste ano. O novo sistema permitirá a emissão da nova Declaração Única de Importação (Duimp), que substituirá gradualmente a Declaração de Importação (DI) — a ser descontinuada até 2025. Com

as exportações, isso já ocorre. O assunto foi um dos temas debatidos no Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, realizado na última terça-feira (16) pelo Grupo Tribuna.

O vice-presidente da HPC Hamburg Port Consulting, Marcelo Garcia D’Antona, explicou que o novo sistema facilita e agiliza o desembaraço da carga. “É possível fazer a declaração de importação, ou seja, prestar as informações para a Receita Federal e os outros órgãos intervenientes antes mesmo de a carga chegar no País, inclusive, com dispensa de vistoria. A carga já chega ao Brasil liberada para o importador em alguns casos”.



Segundo D'Antona, “o cronograma de desenvolvimento dos sistemas que suportarão o novo processo de importação prevê que, até o final de 2024, 100% das várias modalidades e regimes de importação — cargas aéreas, marítimas, terrestres, regimes suspensivos de tributação como drawback (para insumos importados ou adquiridos no País para produção de bens de exportação) e outros — poderão utilizar a Duimp”.

O especialista destacou que o Portal Único permitirá criar um catálogo de produtos, ou seja, um banco de dados. “O importador lançará todos os dados da mercadoria no sistema apenas uma vez — material de fabricação, fornecedor, país de origem etc — e cada vez que fizer uma nova importação desse mesmo produto bastará arrastar os dados para dentro de uma nova Duimp. Hoje, o importador precisa repetir as informações de uma mesma mercadoria a cada nova DI”.

D'Antona avalia que “a implantação da Duimp deverá favorecer o ‘alinhamento de expectativas’ entre os atores envolvidos — importadores, terminais portuários e gestores do programa do Governo Federal. Ainda que se espere uma redução no tempo de permanência das mercadorias importadas nos terminais portuários, isso dependerá da conveniência de cada importador, e da velocidade com a qual providenciará a retirada do porto”.

Vantagens

O coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein, aponta a exatidão das informações prestadas. Segundo ele, o produto importado será descrito por atributos dispostos em campos estruturados, relacionados ao código da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM).

“Hoje, a mercadoria é descrita na DI em um campo de texto, trazendo inseguranças ao importador em relação às informações que de fato são devidas e necessárias, principalmente pela incidência de multa caso a descrição seja considerada inexata ou não completa. Por meio do canal único, que será facilmente consultado na Duimp, ficará claro ao importador o nível de controle de cada órgão governamental responsável pela análise e liberação de cada importação”.

Mein diz que, hoje, caso o importador realize semanalmente a importação de um mesmo produto, há a necessidade de emissão de uma licença por semana. “Na nova importação, através da Licença Flex, haverá a emissão de um único documento, que será emitido para determinado prazo ou quantidade do produto, sendo utilizado para diversas importações. Vale ressaltar ainda que o controle de saldo da Licença Flex é realizado pelo mesmo módulo de emissão dos licenciamentos, o Módulo LPCO (Licenças, Permissões, Certificados e Outros Documentos)”.

O especialista chamou a atenção ainda para o gerenciamento de risco antecipado. “Através do registro prévio dos produtos importados pela empresa (catálogo), será possível realizar a avaliação prévia ao início do processo de despacho aduaneiro, trazendo agilização às operações. O catálogo de produtos possibilitará também que as informações pertinentes às características do produto sejam apresentadas de forma precisa e estruturada, podendo ser armazenadas e reutilizadas em operações futuras com o mesmo produto”.

“A nova importação inova de forma substancial trazendo grandes ganhos para as empresas, ao setor público e ao País, aumentando significativamente a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional”, frisou Mein.

Já o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região (SDAS), Carlos Alberto de Melo, enfatizou que “o sistema único tornará o gerenciamento de risco mais eficiente. Vale destacar que o despachante aduaneiro, que é especialista, auxiliará os importadores, a fim de que estejam preparados e conectados a esse novo processo”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 19/04/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVIAÇÃO - FLUXO DE PASSAGEIROS PARA O EXTERIOR CRESCE POR DOIS ANOS SEGUIDOS

Aumento da oferta de voos e estabilidade econômica do país favorecem cenário positivo no mercado internacional



Número de passageiros transportados no mercado internacional cresce pelo 24º mês consecutivo - Foto: divulgação GRU Airport

Os trabalhos realizados pelo Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Ministério do Turismo (MTur), Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) e Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), para ampliar o turismo internacional têm trazido resultados positivos ao setor aéreo. Pelo 24º mês consecutivo, cresceu o número de passageiros transportados para exterior. De acordo com dados da Anac, em

março deste ano foram transportados quase 2 milhões de viajantes nesse segmento, aumento de 20,8% na comparação com o mesmo período de 2023, quando 1,6 milhões de pessoas voaram em destinos internacionais. Se considerarmos os dados do primeiro trimestre de 2024, o crescimento é ainda superior, de 23,5%.

A quantidade de voos realizados nesse mercado também segue em ritmo acelerado. No terceiro mês deste ano, houve um incremento de quase 2 mil voos a mais em relação a março de 2023, quando as companhias brasileiras e estrangeiras realizaram 11.531 operações aéreas nesse período contra 9.863 no último ano, ou seja, crescimento de 16,9%. No trimestre, a alta foi de 18,75%.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os números refletem o crescimento da economia brasileira frente aos outros mercados mundiais. “Com o presidente Lula, o Brasil voltou a figurar entre as maiores economias do mundo e isso tem reflexo direto na nossa aviação, com o interesse de companhias estrangeiras retornarem as operações aéreas no nosso país”, ressaltou o ministro.

Para expandir ainda mais os voos para o exterior, no último mês, os Ministérios de Portos e Aeroportos, do Turismo e a Embratur lançaram o Programa de Aceleração do Turismo Internacional (clique no link para acessar). Executado com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), o programa convida as companhias aéreas e aeroportos apresentarem propostas de investimento em promoção de novos voos. Costa Filho também acredita que programas como esse vão ajudar a aumentar o número de visitantes internacionais, gerando mais emprego e renda para a população.

Mercado sul-americano

De acordo com os dados do setor aéreo, o movimento cresceu ainda mais nas viagens para a América do Sul, o que justifica as novas rotas anunciadas nos últimos dias pelas companhias aéreas para atender a demanda crescente. O número de passageiros saindo para países do continente cresceu 36% no primeiro trimestre em relação ao mesmo período de 2023. Foram 1,2 milhão de pessoas. A Argentina lidera o ranking com 541 mil passageiros embarcados. Mas os destinos que mais cresceram, em relação ao ano passado, foram Peru (90%), Uruguai (58%) e Chile (57%).

Agenda internacional

Pensando em ampliar e integrar ainda mais a conectividade brasileira com o exterior, na última semana, durante viagem com a comitiva do presidente Lula para a Colômbia, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou novos voos entre os dois países. Uma das operações ligará Brasília a Bogotá, na Colômbia (clique no link para acessar). Haverá também a ampliação dos voos

entre a capital colombiana e Guarulhos. O movimento entre os dois países (Brasil-Colômbia) saindo do Brasil cresceu 10% no primeiro trimestre do ano em relação ao mesmo período do ano passado.

Sob orientação do presidente Lula, estamos trabalhando diariamente para ampliar nossa malha aérea internacional e fortalecer a nossa aviação. Queremos fomentar não apenas o turismo de lazer, mas também o de negócios”, explicou o ministro.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 22/04/2024



PORTAL PORTO GENTE

O TERMINAL DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO (GNL) NA BAÍA DE BABITONGA/SC AMEAÇA À NATUREZA

Editorial Portogente

A esperança não é que as coisas vão dar certo, mas a certeza de que as coisas têm sentido como quer que venham a terminar.



Os conflitos que se observa entre portos e cidades, como consequência das instalações de gás natural liquefeito (GNL) na área portuária, demonstra uma clara falta de autoridade à altura de gerar soluções sustentáveis e põe em evidência a urgência da gestão portuária regional. A exemplo do conflito com o popular navio bomba em Santos, vem ocorrendo com o Terminal de Gás Sul (TGS), no interior da Baía da Babitonga, em Santa Catarina.

Veja mais: Navio-bomba não pode entrar em Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115822-navio-bomba-nao-pode-entrar-em-santos>

Neste caso em SC, o cenário ecológico se traduz em áreas submarinas de procriação e preservação de espécies, licenciadas para a pesca artesanal, como a da tainha. Por isso, é necessário que se desenvolva uma estrutura unificada para solucionar a produção competitiva do GNL distante e sem ameaçar a natureza de grande valor social. Realisticamente, preservar recurso natural que significa a biosfera, da qual depende esta humanidade.

Veja mais: Navio-bomba deve ser preocupação do prefeito de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115851-navio-bomba-deve-ser-preocupacao-do-prefeito-de-santos>

Pelo risco que esse gás representa, é preciso estabelecer o seu gerenciamento. Digamos assim, a formulação e a implantação de medidas e procedimentos técnicos e administrativos objetivando prevenir, reduzir e controlar os riscos desse produto, em demanda em um crescendo no mercado global. Ao mesmo tempo, a tecnologia e a engenharia possibilitam soluções operacionalmente eficazes e que atendam às exigências com a proteção ambiental, prioritárias e extremamente rígidas.

Veja mais: Quanto não vale a vida e o navio-bomba

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114024-quanto-nao-vale-a-vida-e-o-navio-bomba>

Na sociedade em rede não é mais possível impedir a ONG colocar luz no entendimento desse conflito, envolvendo símbolos e códigos para a constituição do discurso político. No âmbito da sociedade civil global, há uma rede de estudiosos e renomadas universidades que constituem uma estrutura de valores fundamentais. Como vêm sendo expostos os elementos ecológicos, culturais e sociais da Baía de Babitonga.



Veja mais: O Sol a Serviço do Brasil

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115886-o-sol-a-servico-do-brasil>

Esse contexto vem explicitando uma realidade dos órgãos de licenciamento, antagônica ao seu papel de evitar conflito, como também ocorre no caso do navio-bomba no Porto de Santos e a comunidade local. Por isso, é preciso luz sobre esta situação. Visto que o EIA/RIMA para licenciamento do projeto, constitui-se num documento de consulta pública e análise com elementos robustos para conclusões bem balizadas.

Veja mais: Engenheiro da Prefeitura de Santos pede mudança de usos e costumes nos portos

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/97641-engenheiro-da-prefeitura-de-santos-pede-mudanca-de-usos-e-costumes-nos-portos>

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) tem nas suas finalidades promover harmonia na área portuária. Entretanto, o caso do terminal de GNL, no Porto de Santos, expõe a ineficácia dessa agência, com navios de gás que trafegam no canal do porto. Sobre o terminal da Baía da Babitonga, o que essa agência tem a dizer sobre permitir a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária conflitar e ameaçar a pesca, que corre perigo e deve ser preservada, à luz das estratégias ambiental, social e governança?

Veja mais: Debater a Antaq e regionalizar os portos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115706-debater-a-antaq-e-regionalizar-os-portos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 22/04/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – SANTOS EXPORT 2024: O FUTURO DO PRINCIPAL PORTO DO BRASIL EM DEBATE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os portos brasileiros desempenham um papel crucial na economia do País, e o Porto de Santos se destaca como uma peça fundamental. Nesse cenário, a crescente movimentação de cargas do cais santista – uma vitória e um reflexo natural de sua liderança nacional – traz à tona uma questão urgente: a necessidade de investimentos nos acessos a esse importante complexo marítimo.

A sobrecarga nos acessos rodoviários é um ponto crítico que requer atenção imediata. O aumento no volume de mercadorias torna evidente a importância de modernizar e expandir a capacidade das rodovias que atendem a zona portuária. Sem investimentos adequados nessa infraestrutura, corre-se o risco de se comprometer não apenas a eficiência operacional do porto, mas também a competitividade da economia brasileira.

Oficialmente, as autoridades públicas e o setor privado reconhecem a urgência dessa questão e até acenam com soluções. Mas é urgente que ajam com determinação para enfrentar esse cenário. Projetos de modernização e expansão dos acessos rodoviários precisam ser priorizados e implementados com celeridade. Afinal, a lentidão na tomada de decisões e na execução de obras coloca em xeque o crescimento sustentável do Porto de Santos e, conseqüentemente, de toda a região e do próprio comércio exterior brasileiro – cerca de um terço da balança comercial passa pelos terminais do cais santista.

Além disso, é essencial uma gestão logística eficiente do complexo marítimo, otimizando a infraestrutura de acesso existente enquanto as melhorias planejadas não são realizadas. Isso requer uma coordenação eficaz entre os diversos modais de transporte, garantindo a fluidez e a segurança das operações portuárias.



Nesse contexto, o Santos Export 2024 assume um papel fundamental como espaço de debate e busca de soluções para os desafios enfrentados pelo Porto de Santos. Ao promover discussões construtivas e colaborativas, envolvendo todas as partes interessadas, desde autoridades governamentais até representantes do setor privado e da sociedade civil, o fórum reforça seu papel como polo de análises e propostas concretas para o desenvolvimento do complexo marítimo diante das crescentes demandas de seus usuários.

Somente através do diálogo e da cooperação será possível encontrar soluções eficazes para os problemas de infraestrutura enfrentados pelo Porto de Santos. É hora de agir com determinação e visão de futuro, garantindo que o principal complexo marítimo do Brasil esteja preparado para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades que o futuro reserva ao País e a sua população.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

DEBÊNTURES 1

A restrição na emissão de títulos isentos - como LCI, LCA, CRA e LIG - e o lançamento de outra modalidade de debêntures devem impactar o setor de infraestrutura, especialmente os processos de concessão no mercado de transportes. Segundo o ministro dos Transportes, Renan Filho, as próximas licitações no segmento de logística devem contar com financiamento a partir de debêntures de infraestrutura, criados com a sanção da Lei nº 14.801 no início do ano.

DEBÊNTURES 2

Essa nova modalidade de debênture difere do modelo incentivado, que surgiu há 13 anos e garante aos investidores a isenção ou a redução do imposto de renda sobre os lucros. Nessa nova opção, o benefício é obtido pelo emissor da dívida, que obtém uma redução de 30% da base de cálculo do IR e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), sobre os juros pagos aos detentores dos títulos. Para especialistas, haverá taxas mais vantajosas oferecidas aos credores.

DEBÊNTURES 3

Para o ministro Renan Filho, os reflexos do novo modelo de debêntures vão depender do desenvolvimento da economia do País. Quanto mais intenso e prolongado o ciclo de cortes na taxa básica de juros (Selic, atualmente a 10,75%) realizado pelo Banco Central, mais atraentes os projetos na economia real se tornam para os investidores.

DEBÊNTURES 4

“(Anova debênture) pode impactar muito. Acreditamos que todos esses grandes projetos novos terão pelo menos uma parte do financiamento por emissão de debênture de infraestrutura. Não a totalidade. Mas é uma ferramenta muito defendida pelo próprio mercado”, destacou Renan Filho. “As debêntures de infraestrutura vão substituir uma artificialidade que o mercado financeiro tinha, que era colocar dinheiro em outras atividades de maneira incentivada”, explicou.

ANIMAIS

Um pedido pelo fim do transporte de animais vivos para exportação foi apresentado ao ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, na última semana. O pleito foi apresentado pela deputada federal professora Luciene Cavalcante (PSOL-SP), autora do Projeto de Lei Complementar 23/2024, que pede o fim dos incentivos fiscais para a atividade. Costa Filho afirmou que a proposta depende de uma discussão mais ampla, com representantes do setor produtivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

NACIONAL - GOVERNO PROMETE PONTOS DE DESCANSO PARA CAMINHONEIROS NAS RODOVIAS FEDERAIS

Segundo o Ministério dos Transportes, instalações deverão ter infraestrutura adequada a partir de 2025

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O ministro dos Transportes, Renan Filho, inaugurou no último dia 18 o primeiro PPD de Santa Catarina, na BR-101/SC, que recebeu um investimento de R\$ 17,5 milhões

A nova Política Nacional para estabelecimento de Pontos de Parada e Descanso (PPD) em rodovias federais determina que, a partir de 2025, será obrigatória a provisão desses serviços. Todos os contratos e projetos de concessão de rodovias devem incluir instalações com infraestrutura adequada para atender os motoristas em trânsito.

O Ministério dos Transportes afirma que além de proporcionar condições adequadas de descanso para os motoristas, essa medida visa aprimorar a segurança rodoviária e reduzir a incidência de acidentes nas estradas federais.

“Teremos mais 40 pontos de descanso no Brasil. Ao proporcionar áreas adequadas para repouso e descanso dos caminhoneiros, promovemos a segurança nas rodovias e valorizamos esses profissionais essenciais para a economia nacional. Esse é um passo significativo para melhorar as condições de trabalho e garantir viagens mais seguras para todos”, disse o ministro Renan Filho.

Na última quinta-feira, dia 18, ele inaugurou o primeiro PPD de Santa Catarina, no Km 220 da BR-101/SC, na altura da cidade de Palhoça. Segundo o Ministério, o local, que é administrado pela concessionária Arteris Litoral Sul, recebeu um investimento de R\$ 17,5 milhões e beneficiará milhares de motoristas de transporte de carga que percorrem o trecho entre as capitais Florianópolis (SC) e Curitiba (PR).

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte, até 2023 já existiam 155 pontos de parada em funcionamento nas rodovias federais, sendo 108 sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e apenas 47 nas que foram concedidas à iniciativa privada.

Com a nova política estabelecida pelo governo através de portaria publicada no Diário Oficial da União de sexta-feira (19), a Lei do Motorista (nº13.103/ 2015) foi regulamentada e as mudanças entrarão em vigor em 2 de maio.

Conforme as novas regras, todos os contratos de concessão de rodovias sob a gestão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deverão garantir a operação de, pelo menos, um ponto de parada e descanso até o próximo ano. Esses serviços devem ser incluídos nos novos projetos de concessão, com funcionamento iniciando até o terceiro ano de atuação da concessionária.

Para as estradas administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), um estudo será realizado para identificar os pontos que precisam desses serviços, com prioridade para os corredores logísticos onde o tráfego de veículos comerciais é mais intenso.

Esses locais devem atender às condições mínimas de segurança sanitária e conforto exigidas por lei, incluindo instalações com iluminação, estacionamento, área para refeições, água potável, banheiros separados por gênero, com sanitários individuais equipados com cesto de lixo e papel higiênico, lavatórios com materiais para higienização das mãos, e chuveiros com água quente e fria.

No caso de cobrança pela permanência dos veículos, os locais de espera, repouso e descanso devem ser cercados, e o acesso e permanência serão controlados pelo operador do serviço.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2024

MINISTRO TAMBÉM INAUGURA VIADUTO EM SANTA CATARINA DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, aproveitou a passagem por Santa Catarina na quinta-feira, dia 18, para também inaugurar o novo viaduto na duplicação da BR-470/SC, na altura da cidade de Navegantes

Segundo a pasta, trata-se de obra essencial para aprimorar o fluxo de tráfego no ponto de encontro das BRs-470 e 101. Cerca de 100 mil motoristas que passam pela região diariamente serão beneficiados.

Com um investimento de aproximadamente R\$ 25 milhões, o viaduto está localizado no Km 7 da BR-470/SC. Foi construído com pilares, vigas, rampas de acesso e recebeu pavimentação, sinalização, alças mais largas e curvas mais suaves. Situado na Foz do Rio Itajaí Açu, uma área estratégica para logística e transporte, a estrutura facilita o deslocamento de veículos de longa distância e melhora a mobilidade urbana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2024

REGIÃO NORTE - SUPER TERMINAIS VAI INVESTIR R\$ 300 MILHÕES EM INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NESTE ANO

Segundo a empresa, foco é em inovação e sustentabilidade no Polo Industrial de Manaus
Por JÚNIOR BATISTA junior.batista@redebenews.com.br



Graças a um investimento de R\$ 80 milhões da Super Terminais, o Porto de Manaus se tornou o primeiro no mundo a ter seus guindastes movidos somente por energia elétrica

O Super Terminais, terminal privativo do Polo Industrial de Manaus (AM), vai investir neste ano R\$ 300 milhões em infraestrutura portuária. O valor refere-se a um ciclo de três anos de investimentos (2021-2024) e o foco é em inovação e sustentabilidade. Segundo a empresa, os investimentos vão gerar ao menos 300 empregos diretos na região da capital

amazonense.

Destes valores, R\$ 80 milhões já foram investidos na compra de guindastes elétricos. No fim do ano passado, Manaus se tornou a primeira cidade do mundo a ter guindastes 100% elétricos no setor portuário. O porto é o único do país considerado verde.

Os equipamentos de alta tecnologia foram importados da Alemanha e somam-se à nova infraestrutura portuária, que tem ainda a ampliação do píer flutuante.

Os detalhes foram apresentados durante a Navegistic Navalshore Amazônia 2024, feira realizada entre os dias 10 e 12 de abril, no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, em Manaus.

Ainda pensando em sustentabilidade, o Super Terminais teve sua certificação de Operador Econômico Autorizado (OEA) renovada. É o reconhecimento pela Receita Federal para os operadores da cadeia logística internacional que demonstram capacidade de gerir satisfatoriamente riscos relacionados à segurança física das cargas e à conformidade tributária e aduaneira.

Ao tornar-se OEA, o operador ganha uma certificação concedida pelo Governo Brasileiro para empresas nas quais os processos de gestão minimizam os riscos existentes em suas operações de

comércio exterior e, assim, demonstram estarem comprometidas com os critérios de conformidade aduaneira e de segurança da cadeia logística.

“Eficiência, comprometimento e capacidade. Estes são alguns dos valores que contribuíram para que, com orgulho, possamos anunciar a recertificação do Super Terminais. Nosso compromisso com altos padrões de segurança, agilidade e confiabilidade nos proporcionou essa conquista”, afirma o diretor do Super Terminais, Marcello di Gregorio.

Ele destaca ainda que, como Operador Econômico Autorizado (OEA), o terminal é capaz de fortalecer o posicionamento do Brasil no comércio internacional, tornando as negociações mais simples, assertivas e eficientes. “Esta conquista não apenas beneficia o Super Terminais, como toda a cadeia logística amazonense, que passa a ter mais credibilidade internacional”, completa.

Agilidade

O Programa OEA tem como princípios maior agilidade e previsibilidade no fluxo do comércio internacional; adesão crescente de operadores econômicos, inclusive pequenas e médias empresas; gestão do risco das operações aduaneiras; e realizar Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) que atendam aos interesses do Brasil.

Também visa implementar processos de trabalho que beneficiem a modernização aduaneira, além de intensificar a harmonização dos processos de trabalho com outros órgãos regulatórios do comércio exterior e elevar o nível de confiança no relacionamento entre os operadores econômicos, a sociedade e a Secretaria da Receita Federal.

E, ainda, priorizar as ações da aduana com foco nos intervenientes de alto risco ou de risco desconhecido e considerar a implementação de outros padrões que contribuam com a segurança da cadeia logística.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

PORTO DE SANTOS - PRÁTICO CAI NO MAR, É RESGATADO E CONCLUI OPERAÇÃO EM NAVIO

Fabio Mello Fontes, que completará 85 anos em maio, relatou o acidente ocorrido em Santos (SP)

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Segundo Fabio Fontes, o fato aconteceu por volta de uma da madrugada de domingo, quando tentava subir a bordo do navio Cosco Shipping Danube (Foto: Divulgação)

O prático Fabio Mello Fontes, presidente da Praticagem de São Paulo, relatou no domingo, dia 21, em seu perfil no Facebook, que caiu no mar quando tentava embarcar em um navio prestes a entrar no canal do Porto de Santos (SP). Um acidente de trabalho a que esse tipo de profissional, responsável por orientar a navegação de navios em portos e canais de navegação, está sujeito. O que chama atenção nesse caso é que Fontes completará 85 anos em maio. E ele concluiu a operação no

cargueiro.

Segundo Fontes, o fato aconteceu por volta de uma da madrugada de domingo, quando tentava subir a bordo do navio Cosco Shipping Danube. “Me desequilibrei na escada de quebra-peito e escapou a mão direita”.

O prático estava de coleite, que inflou no contato com a água. Mas o acessório não conseguiria evitar uma tragédia que por pouco não aconteceu. Fontes ficou muito perto da hélice do navio.

Ele contou que permaneceu uns oito minutos no mar e que o resgate foi “meio tenso”. Além de estar muito escuro, a lancha que o levava até o navio balançava bastante. Mas com o auxílio da tripulação, conseguiu subir na embarcação.

“Nessa situação de naufrago, o sujeito fica meio sem forças por alguns instantes. Assim fiquei eu. Me puseram sentado e o marinheiro Inácio, junto com o mestre Jorge, ambos fortes, me levantaram”, escreveu o prático.

São e salvo, Fabio Fontes se viu na obrigação de concluir o serviço para o qual foi designado. “Toca pro navio que vou embarcar molhado mesmo! Levem este equipamento e o meu celular para o CO (Centro de Operações). Eles saberão o que fazer. Quero embarcar”, disse ele à equipe da lancha da Praticagem. “E assim foi feito. Embarquei e me apresentei na ponte de comando, gelado e completamente molhado, e fiz o meu papel. Era o mínimo que me cabia. Cair no mar é contingência da profissão”, completou.

Fontes lembrou que navios com comprimento a partir de 300 metros requerem dois práticos. Assim, ele se juntou a um colega, que já estava a bordo quando sua queda ocorreu, e ajudou a conduzir a embarcação até o terminal da DP World Brasil, ao lado da Ilha Barnabé, na margem esquerda do Porto de Santos. “Foi duro permanecer encharcado e frio, por mais duas horas. Achei que fiz o certo, pois dever é dever. O molhado foi só um detalhe”.

Depois de toda essa aventura, ele disse que foi para casa, tomou um gole de uísque, um banho e foi para a cama. E só nessa hora vieram os efeitos do acidente. “Senti um pouco de dor na mão direita e no joelho esquerdo. No rosto, uma leve escoriação na maçã no lado direito. Na hora do fato, zero dor! Adrenalina é uma realidade”, escreveu o prático, que garantiu estar pronto para outra.

Não importa a idade

Ao responder para algumas pessoas que interagiram com sua postagem, Fabio Fontes garantiu que o acidente não teve a ver com a idade avançada. “Lembro aos amigos que é a minha quarta queda no mar. Nas outras três anteriores eu tinha menos de 40 anos! São riscos do ofício”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

SANTOS EXPORT - FRUTOS DO “MOVIMENTO PELO SIM” EM PAUTA NO SANTOS EXPORT 2024

Projetos que motivaram a iniciativa do Grupo Brasil Export em 2023 estarão entre os temas discutidos hoje e amanhã

Por **ALEXANDRE FERNANDES** alexandre.fernandes@redebeneews.com.br



Via Anchieta, a única ligação rodoviária Planalto-Santos permitida para caminhões: os gargalos que afetam o complexo portuário fizeram crescer a pressão por uma terceira pista

A edição de 2023 do Santos Export ficou marcada pelo que ficou conhecido como “Movimento pelo Sim”. A iniciativa lançada pelo Grupo Brasil Export tinha como objetivo pressionar o poder público em busca de soluções definitivas para demandas recorrentes no setor de infraestrutura, não só em Santos (SP). Um ano depois, pelo menos dois “frutos”

desse movimento estarão entre os temas a serem discutidos na edição 2024 do fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, hoje e amanhã, no Blue Med Convention Center, em Santos (SP). São eles a terceira pista ligando o Planalto à Baixa da Santista e a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

O “Movimento pelo Sim” foi proposto por Ricardo Molit zas. No fim de um dos painéis do Santos Export, realizado em maio de 2023, o presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo

do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) se queixou da falta de soluções para os gargalos que afetam o Porto de Santos. E citou a necessidade da terceira pista e a indefinição sobre investimentos na Fips.

Logo depois, muita coisa começou a mudar, até para o próprio Molitzas, que também assumiu a presidência do Instituto Brasil Logística (IBL). No início deste ano, o Governo de São Paulo autorizou a realização de estudos para a implantação da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Um pouco antes, em outubro de 2023, a Fips deu início às suas operações de forma oficial, administrada pelas empresas MRS, Rumo e VLI.

Tanto a terceira pista quanto a Fips serão abordadas no painel 1, que também irá tratar dos viadutos. Esse debate será realizado hoje, a partir das 9 horas.

Outro projeto que avançou de um ano para cá é o túnel imerso ligando as duas margens do Porto de Santos. O empreendimento será discutido no segundo painel, juntamente com as perimetrais e o canal aquaviário do complexo portuário. Esse debate está previsto para começar às 11 horas.

No fim da tarde desta segunda-feira, após o InfraJur- Encontro de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes, será realizado o terceiro painel do dia, “Políticas públicas para o setor de infraestrutura”.



Em outubro de 2023, a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) deu início às suas operações de forma oficial, administrada pelas empresas MRS, Rumo e VLI

À noite será realizada a tradicional solenidade de abertura do Santos Export. Na ocasião, será assinado um termo de cooperação entre o Grupo Brasil Export e o IBL.

Amanhã

O segundo e último dia do fórum regional vai começar com a assinatura de outro acordo de cooperação do Brasil Export, dessa vez com a B3. O evento terá a presença do superintendente de Licitações da entidade, Guilherme Peixoto.

Depois disso, por volta de 9h15, começa o painel 4, com o tema “A logística das cargas e o futuro do complexo portuário de Santos”.

E para as 11 está previsto o quinto e último painel técnico, “Planejamento e soluções para dotar os acessos ao Porto de Santos de maior eficiência”.

A tarde está reservada para o Sustenta Export - Fórum Nacional de Transição Energética no Setor de Infraestrutura.

O painel 1, com início previsto para as 15 horas, terá como tema “O futuro da sustentabilidade no setor de infraestrutura”. Logo em seguida começa o segundo e último painel, “Transição energética no setor portuário”.

Os debates terão como moderador o presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Amaral.

Transmissão

O Santos Export começa às 10h de hoje e terá transmissão ao vivo e com imagens pela TV BE News, por meio de seu site (www.tvbenews.com.br) e em seu canal no Youtube (@tv_benews) e pelo Portal BE News (www.portalbenews.com.br).



O fórum regional é uma iniciativa e realização do Grupo Brasil Export, com apoio institucional do Ministério de Portos e Aeroportos. A produção é da Bossa Markeng e Eventos e a mídia oficial da Rede BE News.

Confira a programação completa:

22 de abril

8h30 – Credenciamento e início da transmissão pela Rede BE News

9h00 – Painel 1: Terceira via entre Planalto e Baixada | Viadutos | FIPS

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

– Anderson Pomini, Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos

– João Almeida, Diretor-Presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)

– Rui Klein, Membro dos Conselhos de Administração e Presidente das Concessionárias Ecovias

– Fabrizio Pierdomênico, Economista e ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

– Frederico Bussinger, Consultor, engenheiro e economista

+ autoridades a confirmar

10h30 – Coffee break

11h00 – Painel 2: Túnel Santos-Guarujá | Perimetrais | Canal aquaviário

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

– Casemiro Tércio Carvalho, Consultor e Sócio da 4 Infra

– Danilo Veras, Head de Public Affairs da Maersk na América Latina

– Fabio Fontes, Presidente da Praticagem de São Paulo

– Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

– Rogério Santos, Prefeito de Santos

– Valter Suman, Prefeito do Guarujá

+ autoridades a confirmar

12h30 – Almoço livre

14h30 – InfraJur, Encontro de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes

Painel 1 do InfraJur – Segurança jurídica: excesso de litigiosidade e advocacia predatória

Encerramento pelo ministro Walton Alencar Rodrigues (Tribunal de Contas da União)

15h45 – Painel 2 do InfraJur – Segurança jurídica: entraves legais para investimentos na área de infraestrutura

Encerramento pelo ministro Douglas Alencar Rodrigues (Tribunal Superior do Trabalho)

17h00 – Coffee break

17h30 – Painel 3: Políticas públicas para o setor de infraestrutura

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

– Valter Luís de Souza, Diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT)



- Paulo Alexandre Barbosa, Deputado Federal e Presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA)
- Wellington Fagundes, Senador e Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura

+ autoridades a confirmar

18h30 – Solenidade de abertura

- Assinatura de termo de cooperação entre Grupo Brasil Export e IBL
- Presenças do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e do Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima

20h00 – Coquetel para os participantes credenciados

23 de abril

8h30 – Credenciamento início da transmissão pela Rede BE News

9h00 – Palavras de boas-vindas pelos presidentes do Conselho Nacional, José Roberto Campos, e do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas

9h05 – Painel 4: Lideranças empresariais e o futuro do Porto de Santos

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Ary Serpa Jr., CEO da Odfjell Terminals na América do Sul
 - Décio Amaral, Presidente da Ultracargo
 - Guilherme Penin, Vice-Presidente de Regulação e Expansão da Rumo
- + lideranças e autoridades a confirmar

10h30 – Coffee break

11h00 – Painel 5: Planejamento e soluções para dotar os acessos ao Porto de Santos de maior eficiência

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
- Jorge Bastos, Presidente da INFRA S.A.
- Rafael Vitale, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
- Regis Prunzel, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP)

12h30 – Palestra especial

13h30 – Almoço

15h00 – Sustenta Export – Fórum Nacional de Transição Energética no Setor de Infraestrutura

Painel 1: Boas práticas e iniciativas de inovação em equipamentos de infraestrutura

Painel 2: Transição energética no setor portuário

17h30 – Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

SANTOS EXPORT - INOVA EXPORT: O SETOR ANTENADO COM A INOVAÇÃO

Primeira edição do evento será realizada paralelamente ao Santos Export
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O Parque Tecnológico de Santos, no bairro Vila Nova, irá abrigar a primeira edição do Inova Export, evento destinado a presidentes, diretores de TI, startups, autoridades e investidores

A edição 2024 do Santos Export - fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes promete ser marcada pela inovação. Literalmente. Pela primeira vez um fórum do Grupo Brasil Export terá um evento paralelo voltado exclusivamente para esse tema. Trata-se do Inova Export, que será realizado hoje, no Parque Tecnológico de Santos (SP).

A atração é organizada pelo HUB Brasil Export em parceria com o Grupo Brasil Export e tem como objetivo reunir os principais atores do setor de infraestrutura, logística, portos e comércio exterior para impulsionar a inovação, estimular o crescimento sustentável e fortalecer parcerias estratégicas.

O Inova Export é destinado a presidentes, diretores de (tecnologia da informação), startups, autoridades governamentais e investidores. Durante toda a tarde serão realizados painéis, cada um com cerca de meia hora de duração, que irão abordar temas considerados cruciais para o setor.

Previsto para começar às 14h15, o primeiro deles é “Parcerias Estratégicas: Catalisadores do Crescimento Setorial”. O debate terá como moderador o CEO da ModalGR, Danilo Abbondanza.

Logo em seguida, o tema será “Inovação em Ação: Transformando o Setor com Tecnologia”, cuja moderadora será a gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice de Toledo Dupuy.

Mais voltado para investidores, o terceiro painel é “Novos horizontes: captação de investimentos e oportunidades”, será conduzido por Marcio Cruz, consultor de Inovação do Sebrae.

O quarto e último painel, “Visionários da mudança: startups reimaginando o futuro”, terá a moderação do consultor de inovação-UPLab Senai, Raul Vieira.

O encerramento do Inova Export será seguido pela participação dos convidados na solenidade de abertura do Santos Export. Mais informações sobre o evento, inscrições e programação podem ser encontradas no site www.hubbrasilexport.com.br/inovaexport. O Parque Tecnológico de Santos fica na Rua Henrique Porchat, 47, no bairro Vila Nova

Confira a programação do Inova Export:

13h30/14h00 Credenciamento e boas-vindas
14h00/14h15 Cerimônia de abertura

Mensagem de boas-vindas realizada por Fabrício Julião (CEO do Grupo Brasil Export), Fábio Ferraz (secretário de Governo de Santos e presidente do Conselho de Administração do Parque Tecnológico), Eduardo Biencout (presidente do Parque Tecnológico de Santos) e Karina Martins (diretora-executiva do HUB Brasil Export).

14h15/14h45 Painel: “Parcerias estratégicas: Catalisadores do crescimento setorial”
Moderação: Danilo Abbondanza (CEO - ModalGR)

Participantes: Angelino Caputo (diretor-executivo na Abtra - Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados); Jesualdo Conceição da Silva (diretor-presidente ABTP); Fábio Ferraz (secretário de Governo de Santos e presidente do Conselho de Administração do Parque Tecnológico)

14h45/15h15 Painel: "Inovação em ação: Transformando o setor com tecnologia"

Moderação: Béatrice de Toledo Dupuy (gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade - Santos Brasil)

Participantes: Marcelo Sampaio (diretor de Assuntos Regulatórios da Vale S.A. | ex-ministro de Estado da Infraestrutura); Renata Ramalho (gerente executiva de Meio Ambiente e Fundiário- Rumo SA); Danilo Abbondanza (CEO - ModalGR)

15h15/15h45 Coffee break e networking

15h45/16h00 Assinatura de termos de cooperação com entidades

16h00/16h30 Painel: "Novos horizontes: Captação de investimentos e oportunidades"

Moderação: Marcio Cruz (consultor de inovação- Sebrae)

Participantes: Crica Wolters (empreendedor, investidor-anjo, advisor e palestrante); Rafael Ribeiro (co-founder Dealist VC e mentor do ano- Startup Awards)

16h30/17h00 Painel: "Visionários da mudança: Startups reimaginando o futuro"

Moderação: Raul Vieira (Consultor de inovação- UP Lab Senai)

Participantes: Marcos Maida (Diretor - Acelera Fiesp, advogado, consultor empresarial, TEDx speaker); Luiz Simões (CEO - HX Tos); Mateus de Oliveira Lima (CEO - i4sea); Maurício de Queiroz (CEO - TidalWa), Tulio Cerviño (CEO - Trackfy)

17h30/17h40 Encerramento do evento Santos Export - Participantes irão até o Blue Med para participarem da programação 18h30 Solenidade de abertura Santos Export. Assinatura de termo de cooperação entre Grupo Brasil Export e IBL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

SANTOS EXPORT - INFRAJUR VAI DEBATER TEMAS LIGADOS À SEGURANÇA JURÍDICA

Encontro de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes é um dos destaques do primeiro dia do Santos Export

Por **ALEXANDRE FERNANDES** alexandre.fernandes@redebenews.com.br



O ministro do Tribunal de Contas da União Walton Alencar Rodrigues irá encerrar a programação do InfraJur

Como vem acontecendo nos fóruns promovidos pelo Grupo Brasil Export desde o ano passado, o Santos Export vai abrigar mais uma edição do InfraJur- Encontro de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento, que acontece hoje, em Santos (SP), tem como objetivo reunir informações e demandas dos setores logístico e de infraestrutura do país e discuti-las junto ao Judiciário para um melhor entendimento entre todas as partes envolvidas.

O InfraJur segue o mesmo formato das edições anteriores, sendo realizado no primeiro dia de atividades do fórum.

Os painéis de debates e as apresentações de autoridades do Poder Judiciário sempre abordam temas ligados ao setor.

O painel 1 tem como tulo “Segurança jurídica: excesso de litigiosidade e advocacia predatória”. O debate, com início previsto para 14h30, terá como mediadora a assessora jurídica do Sopesp (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo), Gislaine Heredia.

Os debatedores convidados para esse painel são: Ataíde Mendes Filho, assessor jurídico da Fenop (Federação Nacional das Operações Portuárias); Gabriela Heckler, head of Legal & Claims da BTP (Brasil Terminal Portuário); Marcelo Kanitz, vice-presidente Administrativo da ABDPM (Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo); e Thiago Robles, gerente jurídico do Ogmo-Santos (Órgão Gestorde Mão de Obra).

Segurança jurídica

Previsto para começar às 15h45, o painel 2 do InfraJur tem como tema “Segurança jurídica: entraves legais para investimentos na área de infraestrutura”. A mediação será do presidente-executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mario Povia.

Esse debate terá os seguintes participantes: Marcelo Sammarco, sócio da Sammarco Advogados e vice-presidente da ABDM (Associação Brasileira de Direito Marítimo); Sandra Silva, gerente jurídica da Cargill; e Alessandro Marques, advoga do do Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Coa Sociedade de Advogados.

O ministro do TCU (Tribunal de Contas da União) Walton Alencar Rodrigues fará o encerramento desta edição do InfraJur.

Transmissão

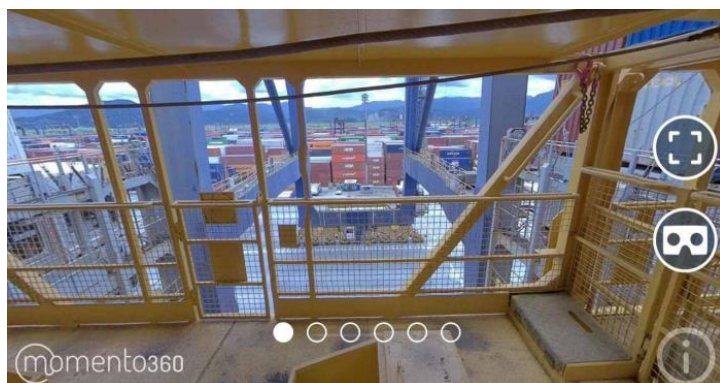
O Santos Export começa às 10h de hoje e terá transmissão ao vivo e com imagens pela TV BE News, por meio de seu canal no Youtube (@tv_benews). O fórum regional é uma iniciativa e realização do Grupo Brasil Export, com apoio institucional do Ministério de Portos e Aeroportos. A produção é da Bossa Markeng e Eventos e a mídia oficial da Rede BE News.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/04/2024

SANTOS EXPORT - SANTOS XPERIENCE PROPORCIONA UM PASSEIO VIRTUAL PELO PORTO DE SANTOS

Projeto desenvolvido pela produtora Release Eletrônico é uma das novidades do Santos Export
Por **JÚNIOR BATISTA** junior.batista@redebenews.com.br



Com óculos de realidade virtual, o visitante vai conseguir fazer uma visita virtual pelo Porto de Santos, possibilitada por vídeos de imersão 360º, produzidos com câmera 360 8K 3D

O Santos Export - fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, promete novidades nesta edição 2024. Uma delas será o Santos Xperience. A ideia desse evento é apresentar uma jornada em realidade virtual pelo complexo portuário no

litoral paulista.

O Santos Xperience é parte integrante do Projeto Virtual 360 graus no Porto de Santos, uma iniciativa desenvolvida pela produtora Release Eletrônico. Por meio de vídeos imersivos em 360º, capturados com câmeras 360 8K 3D, os participantes terão a oportunidade de explorar o ambiente portuário. Com o auxílio de óculos de realidade virtual, eles poderão mergulhar nas instalações do porto e observar detalhes minuciosos, aproveitando ao máximo a tecnologia disponível.

Para uma experiência ainda mais envolvente, o projeto disponibiliza um canal online (<https://portoem360.com.br/>), onde os interessados podem experimentar a jornada mesmo utilizando smartphones, tablets ou laptops, oferecendo uma imersão superior à de um vídeo convencional.

Este projeto recebeu suporte financeiro para a produção de cinco filmes, concedido pelo edital 26/2021 do Programa de Ação Cultural (Proac), vinculado à Secretaria de Cultura e Economia Criativa do Estado de São Paulo.

Programação

Ao longo de dois dias, hoje e amanhã, o Santos Export contará com uma vasta programação de debates. Serão realizados painéis técnicos envolvendo todos os atores do segmento portuário, com representantes de empresas privadas e do poder público.

O fórum regional tem início previsto para as 10h de hoje e terá transmissão ao vivo e com imagens pela TV BE News, por meio de seu canal no Youtube (@tv_benews).

O Santos Export é uma iniciativa e realização do Grupo Brasil Export, com apoio institucional do Ministério de Portos e Aeroportos. A produção é da Bossa Markeng e Eventos e a mídia oficial da Rede BE News.

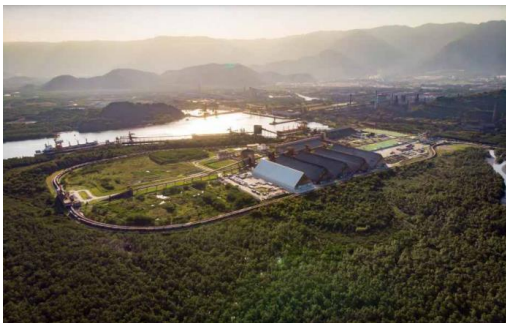
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/04/2024

SANTOS EXPORT - SANTOS EXPORT PROMOVE VISITA TÉCNICA AO TIPLAM E AO CANAL DO PORTO

Participantes irão conhecer o terminal integrador operado pela VLI e o local onde será construído o túnel imerso

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O Tiplam é um terminal integrador operado pela empresa VLI e tem capacidade para movimentar 17 milhões de toneladas de produtos por ano, entre grãos, açúcar e fertilizantes

As visitas técnicas de comitivas já são uma tradição nos fóruns promovidos pelo Grupo Brasil Export. E o Santos Export 2024 vai proporcionar a ida de um grupo de 50 pessoas até o Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), além da navegação pelo canal do Porto

de Santos.

Localizado na área continental de Santos (SP), o Tiplam é operado pela empresa VLI e tem capacidade para movimentar 17 milhões de toneladas de produtos por ano, entre grãos, açúcar e fertilizantes.

O Tiplam é o destino final da cadeia logística no Corredor Centro-Sudeste para escoar grãos agrícolas produzidos em estados como Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e São Paulo. De acordo com a VLI, o Tiplam recebeu um investimento Centro-Sudeste para escoar grãos agrícolas produzidos em estados como Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

De acordo com a VLI, o Tiplam recebeu um investimento de cerca de R\$ 2,3 bilhões para a sua ampliação. Foram construídos novos berços de atracação, sendo o primeiro para embarque de açúcar, o segundo para embarque de grãos e um terceiro para a descarga de fertilizantes, além de dois novos armazéns para grãos, dois armazéns para açúcar e um armazém flex (açúcar e grãos), novo pátio para enxofre e para ferroviária que contorna todas as instalações.

Canal do porto

A comitiva liderada pelo Grupo Brasil Export também terá a oportunidade de conhecer o canal de navegação do Porto de Santos. Os participantes poderão ver alguns terminais importantes instalados nas duas margens do complexo.

Eles também passarão pela área onde será construído o túnel imerso Santos-Guarujá. Orçado em mais de R\$ 5 bilhões, o empreendimento é o mais caro entre todos os projetos de infraestrutura incluídos no PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) do Governo Federal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - LEGADO É AGORA! – A ARTE DE MARCAR A VIDA E A CARREIRA DE QUEM ESTÁ À NOSSA VOLTA



HUDSON CARVALHO

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

“Legado não é o que você deixa para as pessoas. Legado é o que você deixa nas pessoas.”

Deive Leonardo Martins, advogado, pastor, escritor e youtuber.

Meu pai era um “Forrest Gump brasileiro”. Verdadeiro contador de histórias. Quando vivo, minha mulher, Silvia, me perguntava com frequência: “Já ligou pro seu pai hoje?”. Minha resposta, invariavelmente, era: Mais tarde. Preciso de pelo menos duas horas livres para isso. E ele as usava.

Mesmo não estando mais entre nós há alguns anos, continua presente. Nos almoços de domingo, nos aniversários, suas histórias são recontadas com detalhes, por mim e por todos os que o conheceram. Havia uma frase que ele gostava, particularmente: “Filho, na vida você precisa ter pelo menos seis amigos”. E ria. Referia-se ao fato de que é necessária pelo menos essa quantidade de pessoas para carregar um caixão.

Nos dois dias de seu velório e funeral, passaram por lá mais de trezentas pessoas. E as histórias foram recontadas, com a mesma alegria com que ele as contaria.

Digo isso para confessar que a ideia de deixar um legado me acompanha todo o tempo: O que vai ficar de mim, quando eu não estiver mais aqui?

Confesso também que passei tempo demais importando-me com um efeito colateral desse ponto principal, que foi valorizar demais o que pensavam de mim e de minhas ações, a ponto de mudar o que originalmente faria, para agradar ao maior número possível de pessoas. Pura bobagem. Não sou, e nenhum de nós é, capaz de agradar, nem mesmo a maioria, quanto mais a todos. Minha vida ficou infinitamente mais fácil depois que eu reduzi muito a minha preocupação com isso.

Mas, como meu pai também dizia “Em cima do medo, coragem”, fui seguindo em frente e calibrando devagarinho esse ponto até ele chegar a seu tamanho adequado, ao que realmente importa, na carreira e na vida pessoal, que é mostrar o que eu tenho de diferente – só meu – e que os outros julguem que possam somar às suas próprias vidas e carreiras e, assim, ajudar a resolver seus problemas. O que as pessoas e empresas à minha volta realmente querem “comprar” é o meu verdadeiro Eu, resumo de minhas experiências – acertos e erros – não uma média que é aceitável no momento.

Só serei um “produto vendável”, no mercado que é a vida de verdade, como profissional, colega de trabalho, marido, pai, amigo, se mantiver a capacidade de ser eu mesmo, mais a competência de

mostrar aos outros como isso aconteceu. Acrescente aí uma pitada de: sem arrogância ou de achar-se dono da verdade.

No fim, o real legado, o que toca o coração e alma das pessoas é o quanto somos capazes de inspirá-las a serem melhores no trabalho e em casa.

Para nós que gostamos de indicadores, os famosos KPI's (Key Performance Indicator), uma boa medida de estarmos indo bem nessa caminhada é acertarmos no exercício diário que nos propõe Madre Teresa: "Não devemos permitir que alguém saia da nossa presença sem se sentir melhor e mais feliz".

É grande, não?! Quem viveu ou estuda métodos de qualidade e otimização de processos vai gostar também de uma outra figura a qual, creio, caiba como forma de trabalhar esse aprimoramento no dia a dia: Kaizen, filosofia japonesa que acredita na melhoria contínua, onde tudo pode ser melhorado através de pequenos ajustes que se transformarão em grandes mudanças.

Outro aspecto fundamental de "ser eu mesmo" são as regras que você impõe a si mesmo. Crenças que são inabaláveis, mesmo que todo o restante à sua volta pareça ruir. No meu caso fui depurando, depurando e cheguei a três:

1) Acreditar em um Ser maior, que você pode chamar do nome que quiser, desde que entenda que há uma força maior que criou o que vemos. Fora dessa regra, ficamos sem origem. Quando digo isso a meus amigos, eles me contam a teoria do Big Bang. Eu pergunto de volta: Quem apertou o botão dessa explosão?

2) Acreditar no Amor, pois ainda não achei uma só coisa na vida – que valesse à pena – construída à partir do ódio;

3) Carpe Diem – Aproveite o Dia: não somos capazes de mudar o ontem, nem o amanhã. Só estamos vivos aqui e agora.

É um caminho difícil (quem falou que seria fácil?). As dúvidas aparecerão. Nessas horas, eu gosto de uma frase de G. K. Chesterton: "Certo é certo, mesmo que ninguém o faça. O errado é errado, mesmo que todos estejam fazendo". Acredite: você sabe muito bem diferenciar o certo do errado.

Por fim, se você conseguir trilhar esse caminho, uma última frase do meu pai: "Que beleza!!!"

MESMO NÃO ESTANDO MAIS ENTRE NÓS HÁ ALGUNS ANOS, (MEU PAI) CONTINUA PRESENTE. NOS ALMOÇOS DE DOMINGO, NOS ANIVERSÁRIOS, SUAS HISTÓRIAS SÃO RECONTADAS COM DETALHES, POR MIM E POR TODOS OS QUE O CONHECERAM. HAVIA UMA FRASE QUE ELE GOSTAVA, PARTICULARMENTE: "FILHO, NAVIDAVOCÊ PRECISATER PELO MENOS SEIS AMIGOS". E RIA. REFERIA-SE O FATO DE QUE É NECESSÁRIAPELO MENOS ESSAQUANTIDADE DE PESSOAS PARACARREGAR UM CAIXÃO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - BICICLETAS X SUVS



WALDECK ORNELAS

Ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

opinião@redebenews.com.br

As principais cidades de todo o planeta estão passando por intensas e profundas modificações em suas estruturas e modo de funcionamento. Não sem razão, neste século, tem sido atribuído às cidades – mais do que aos estados-nação – o papel de liderar os processos de transformação social. E estes dizem respeito, especialmente, ao restabelecimento da prioridade das pessoas sobre os automóveis.



Este é um processo que já vinha em andamento, mas que se acelerou sob os impactos da pandemia provocada pela Covid 19. A verdade é que, no planeta todo, há uma clara disputa pelo espaço urbano, entre pedestres e ciclistas versus automóveis.

O mais novo round dessa disputa deu-se no início deste ano, em Paris, capital da França. Ali, um referendo aprovou a elevação do custo do estacionamento dos SUV – sport utility vehicles (veículos utilitários desportivos), de modo a desestimular a sua circulação na cidade.

Com efeito, esta categoria, como o próprio nome indica, não é veículo para as cidades. Mas, paradoxalmente, é o que está mais em voga atualmente entre os consumidores de maior renda, na contramão da melhoria do transporte público e da chamada mobilidade ativa.

Em Salvador, como só muito recentemente passamos a contar com transporte de massa e com uma política para as bicicletas, aqui ainda se continua a construir vias, inclusive elevadas, para o automóvel, o que já não se faz mais em cidades como Paris, Nova Iorque, Londres, Amsterdã, Zurique ou Berlim; assim como em Bogotá, Santiago ou Buenos Aires. Por aí fora, já está consolidada a política da prioridade absoluta às pessoas.

O referendo de Paris triplicou as tarifas de estacionamento para carros de 1,6t ou mais, estabelecendo um valor de €\$ 18 (R\$ 100) por hora, para, assim, desencorajar o uso de carros “volumosos e poluentes”, segundo a prefeitura. A nova tarifa também se aplica a carros elétricos de 2 toneladas ou mais. Em bairros mais afastados do centro, a tarifa é de €\$ 12 (R\$67).

Aqui, o preço de duas horas em estacionamento rotativo, em espaço público, para qualquer veículo (R\$3,00), é inferior à tarifa do ônibus (R\$5,20). E admite-se – absurdo – estacionamento “rotativo” por 6 e até 12 horas! Enquanto isto, a primeira hora na garagem de qualquer edifício comercial não custa menos do que R\$ 8,00. Faria todo sentido, como um passo à frente, alinhar imediatamente o custo da “zona azul” com a tarifa do ônibus e onerar tributariamente os lotes vazios utilizados como estacionamentos.

Curioso é que, entre nós, as próprias vagas de estacionamento nas garagens dos edifícios não correspondem ao tamanho desses carrões. Apenas 30% das vagas têm, obrigatoriamente, 2,50m de largura e 5,00m de comprimento; as demais ficam com 2,30m x 4,50m. Assim, a lei de ordenamento do uso e ocupação do solo arbitra, sabe-se lá por que critério, o número de moradores que podem ter SUV ...

Embora já estejam incluídos na agenda da cidade, o cuidado e a atenção para com os pedestres competem e concorrem com visões diversas, que estão muito defasadas em relação a uma política de prioridade ao cidadão vis-à-vis o automóvel.

Somente ao longo dos últimos dez anos, Salvador começou a passar por notável transformação urbana. Trechos de ruas com piso compartilhado – sinalizando prioridade ao pedestre – foram implantados ao abrigo do Projeto Orla, em vários pontos do litoral soteropolitano. No interior de alguns bairros, têm sido criadas áreas de traffic calming, com velocidade limitada a 30km/h. O programa Salvador Vai de Bike estimulou a implantação de ciclovias, primeiro como objeto de lazer, depois como veículo para o trabalho. Fato é que a cidade até já conta hoje com um plano cicloviário!

Mas estamos ainda muito longe de termos uma política predominantemente favorável ao pedestre e às bicicletas.

Waldeck Ornélas

Ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

EM SALVADOR, COMO SÓ MUITO RECENTEMENTE PASSAMOS A CONTAR COM TRANSPORTE DE MASSA E COM UMA POLÍTICA PARA AS BICICLETAS, AQUI AINDA SE CONTINUA A

CONSTRUIR VIAS, INCLUSIVE ELEVADAS, PARA O AUTOMÓVEL, O QUE JÁ NÃO SE FAZ MAIS EM CIDADES COMO PARIS, NOVA IORQUE, LONDRES, AMSTERDÃ, ZURIQUE OU BERLIM; ASSIM COMO EM BOGOTÁ, SANTIAGO OU BUENOS AIRES. POR AÍ AFORA, JÁ ESTÁ CONSOLIDADA A POLÍTICA DA PRIORIDADE ABSOLUTA ÀS PESSOAS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - DEBATE PÚBLICO FAZ FALTA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

O debate público brasileiro está alicerçado em fofocas e não em fatos e problemas da realidade. Há fome? Não se discute. Há problemas de mobilidade nas cidades? Ninguém fala nisso com métricas. Há problemas de eficiência no gasto? Não há discussão. Os parâmetros gerais do debate são “ataques”, “favoritismo”, tribunais, decisões judiciais, “obrigar”, “critica” etc. Pouco ou nada se deliberam sobre o problema das pessoas. Assim, ficam desfocados os problemas reais e ficamos lidando com humores dos poderosos e dos “poderosos”.

Enquanto isso, nas cidades, há engarrafamentos que não fazem mais sentido, ausência de recursos no posto de saúde mais próximo de sua casa, universidades sem água, falta de discussões sobre a construção do futuro com drones, indústria 4.0 ou como formar pessoas para a próxima geração tecnológica com o uso das ferramentas de inteligência artificial.

Estamos realizando um debate público baseado em humores e rumores, com fontes sem nomes, como “o mercado”, “o Judiciário” ou “o Governo”. Não há clareza com nomes ou responsabilidades efetivas, ou mesmo sobre papéis e resultados. Cai adequadamente ao que o filósofo norte-americano Jason Stanley chamou a atenção: encher o espaço público com bobagens, o que, segundo ele, é consistente com uma armadilha para retirar o foco sobre o que realmente interessa.

A imprensa vai pouco a pouco perdendo o seu reconhecimento, fazendo um debate cada vez mais superficial, não aprofundando as questões, cheias de opiniões em “off” e pouca clareza sobre a diferença de informação e opinião. Estamos distantes do “fim da história”, predito por Francis Fukuyama. O Brasil está atolado nos problemas dos anos 1970, com cidades pouco inteligentes e uma sociedade com dificuldade de dialogar. Precisamos retomar com urgência a capacidade do diálogo, tanto público quanto privado.

Este desafio está posto para já. Teremos uma eleição municipal em breve e o que menos se vê são debates com densidades sobre os problemas reais da cidade onde vivemos. Fica natural compreender a desilusão das pessoas: não se fala sobre o que são seus problemas, mas apenas em humores e apoios. Não há junção de ideias ou ideais sobre o que pode ser feito, as razões, os diagnósticos, as causas ou efeitos. Apenas as vantagens pequenas, mesquinhas e imposições de vontades.

A saída para isso é um esforço coletivo. Precisamos mudar a pauta dos debates, pois interessa a todos que possuem poder que este modelo se perpetue, pois isso garante o poder. Todavia, se isso não mudar, voltaremos a ter uma onda de insatisfação, pois “nada disso nos representa” – afinal os problemas reais não são deliberados por ninguém e as bolhas vão ficando cada vez menores, sendo que os problemas são de coletividades e a soma de decisões individuais são pouco eficientes do ponto de vista econômico e social.

Estamos perdendo mais um momento de virada dos sistemas, pois há uma transição para novas ferramentas de inteligência artificial e de tecnologias integradas às cidades. É na administração municipal que estas soluções acontecem. É nas creches e no Ensino Fundamental que se plantam

as bases para uma sociedade mais equilibrada e justa. Se mantivermos esta lógica em 2024, nosso 2025 e os demais anos adiante serão mais difíceis. Precisamos construir um caminho alternativo. A hora é esta.

ESTAMOS REALIZANDO UM DEBATE PÚBLICO BASEADO EM HUMORES E RUMORES, COM FONTES SEM NOMES, COMO “O MERCADO”, “O JUDICIÁRIO” OU “O GOVERNO”. NÃO HÁ CLAREZA COM NOMES OU RESPONSABILIDADES EFETIVAS, OU MESMO SOBRE PAPEIS E RESULTADOS. CAI ADEQUADAMENTE AO QUE O FILÓSOFO NORTE-AMERICANO JASON STANLEY CHAMOU A ATENÇÃO: ENCHER O ESPAÇO PÚBLICO COM BOBAGENS, O QUE, SEGUNDO ELE, É CONSISTENTE COM UMA ARMADILHA PARA RETIRAR O FOCO SOBRE O QUE REALMENTE INTERESSA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FALTA DE INVESTIMENTOS EM ACESSOS ACENDE A LUZ VERMELHA NO PORTO DE SANTOS



RICARDO MOLITZAS

Presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)
opinião@redebenews.com.br

Fora da relação das dez maiores economias entre 2020 e 2022, o Brasil retornou ao seleto grupo no ano passado, quando cresceu 2,9%. A guinada do País passou, decisivamente, pelos portos nacionais, entre os quais se destaca o de Santos, com movimentação acima da esperada. Apesar disso, nem tudo são flores. O setor vê com temor a falta de investimentos nos acessos ao complexo. A preocupação é de que a infraestrutura, já saturada, entre em colapso, fazendo o porto estagnar. Mudanças são urgentes. A luz vermelha, antes distante, está acesa.

A importância dos portos, em especial a do complexo santista, para o Brasil é indiscutível. Por aqui, passa grande parte de nosso comércio exterior. No entanto, o foco das autoridades públicas e do setor privado precisa estar nos acessos, que estão sobrecarregados e cada vez mais próximos de se tornarem completamente insuficientes. Não se trata, apenas, de melhorar um sistema de movimentação ou outro. Rodoviário, aquaviário, ferroviário... Todos precisam, para ontem, de investimentos para modernização e expansão de capacidade.

Em 2023, 174 milhões de toneladas em cargas passaram por aqui, número este que estava previsto apenas para os próximos anos. A notícia boa é que estes volumes não irão parar de crescer, mas, para isto, são necessários investimentos prioritários na infraestrutura de acessos, pois os gargalos logísticos vêm se agravando, com o sufocamento de todo o sistema, o que refletirá na riqueza gerada (ou desperdiçada devido à lentidão dos atores que deveriam proporcionar estes investimentos).

As soluções são de conhecimento geral, todas elas debatidas em várias edições do Santos Export, como uma nova ligação entre o Planalto e a Baixada. Entretanto, o investimento demora a acontecer. E não é só isso: do que adianta termos uma terceira pista no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) se, aqui, não houver estrutura adequada para receber o fluxo futuro? Há quanto tempo falamos das perimetrais, que não têm uma clara definição de obra? A perimetral da margem esquerda do Porto de Santos já fez aniversário de dez anos de discussões, promessas e por aí ficamos.

É verdade que existem anúncios dos governos Federal e Estadual, no sentido de agilizar os investimentos e tirar do papel os projetos necessários para a região. Porém, é necessário que esses anúncios saiam das apresentações para as realizações de fato.

Estamos atrasados. A situação, que já vinha se agravando, se aproxima de um instante decisivo: ou ocorre uma mudança, no sentido de acelerar obras e trazer melhorias em todos os modais possíveis,

ou o Porto de Santos corre o risco de estacionar, abalando uma economia que ainda tenta se reerguer.

A perspectiva ainda é de continuidade de crescimento. Mesmo assim, deixamos a luz amarela para trás e vemos a vermelha acesa e brilhando. A demora para tomada de decisões precisa de um fim. Também é necessário o efetivo início dos investimentos para aperfeiçoar as condições rodoviárias, aquaviárias e ferroviárias. Só assim, seguiremos no caminho do crescimento do Porto de Santos.

A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS, EM ESPECIAL A DO COMPLEXO SANTISTA, PARA O BRASIL É INDISCUTÍVEL. POR AQUI, PASSA GRANDE PARTE DE NOSSO COMÉRCIO EXTERIOR. NO ENTANTO, O FOCO DAS AUTORIDADES PÚBLICAS E DO SETOR PRIVADO PRECISA ESTAR NOS ACESSOS, QUE ESTÃO SOBRECARRREGADOS E CADA VEZ MAIS PRÓXIMOS DE SE TORNAREM COMPLETAMENTE INSUFICIENTES. NÃO SE TRATA, APENAS, DE MELHORAR UM SISTEMA DE MOVIMENTAÇÃO OU OUTRO. RODOVIÁRIO, AQUAVIÁRIO, FERROVIÁRIO... TODOS PRECISAM, PARA ONTEM, DE INVESTIMENTOS PARA MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO DE CAPACIDADE.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - FIPS: ESSENCIAL PARA A LOGÍSTICA NACIONAL E IMPERATIVA PARA O PORTO DE SANTOS



JOÃO ALMEIDA

Presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)

opinião@redenenews.com.br

A Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) desempenha um papel crucial no contexto da logística nacional, sendo de vital importância para o Porto de Santos, localizado no Litoral de São Paulo, com destaque para as operações, investimentos e impactos da FIPS no transporte ferroviário dentro do complexo marítimo.

A Fips é o sistema ferroviário que opera dentro do Porto de Santos, recebendo diariamente os trens das empresas MRS, Rumo e VLI. Seu principal objetivo é garantir eficiência e segurança em todos os terminais portuários que utilizam o modal ferroviário, abrangendo ambas as margens do complexo marítimo.

A comunicação transparente e eficaz é fundamental para o sucesso das operações da Fips, envolvendo todas as partes interessadas.

Nos últimos sete anos, os terminais portuários investiram aproximadamente R\$ 7 bilhões em infraestrutura interna, visando aumentar a capacidade ferroviária de suas instalações. Esses investimentos refletem a confiança na expansão ferroviária serra acima e em um novo modelo de gestão, operação e manutenção da Fips.

O objetivo é alcançar a excelência em segurança e eficiência ferroviária, superando referências globais como a Chicago Belt. Os investimentos incluem a construção de novos pátios ferroviários, como o do Macuco, destinado ao cluster de celulose e ao Corredor de Exportação em Santos.

Na margem direita do porto, a construção da pera ferroviária está em andamento, sendo essencial para o atendimento dos terminais portuários que movimentam grãos e açúcar na região de Outeirinhos e para a garantia de atendimento aos terminais da região do Macuco e da Ponta da Praia.

Na margem esquerda, em Guarujá, não é diferente. Estão em curso ampliações nos pátios de Conceiçãozinha e da Prainha para assegurar a eficiência no atendimento aos terminais ali instalados.

A Fips tem o potencial de impulsionar o transporte de cargas e a criação de empregos no Porto de Santos, beneficiando terminais, prestadores de serviços e as prefeituras dos municípios de Santos e de Guarujá. O aumento no volume de cargas via modal ferroviário resultará em maior arrecadação de impostos relacionados à atividade portuária e no aumento das receitas provenientes das tarifas portuárias.

A Ferrovia Interna do Porto de Santos é um componente essencial da infraestrutura logística nacional, desempenhando um papel imperativo para o Porto de Santos. Com investimentos contínuos e uma abordagem centrada na eficiência e segurança, a Fips está preparada para enfrentar os desafios e oportunidades futuras no transporte ferroviário dentro do Porto de Santos.

João Almeida
Presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)

O OBJETIVO (DA FIPS) É ALCANÇAR A EXCELÊNCIA EM SEGURANÇA E EFICIÊNCIA FERROVIÁRIA, SUPERANDO REFERÊNCIAS GLOBAIS COMO A CHICAGO BELT. OS INVESTIMENTOS INCLUEM A CONSTRUÇÃO DE NOVOS PÁTIOS FERROVIÁRIOS, COMO O DO MACUCO, DESTINADO AO CLUSTER DE CELULOSE E AO CORREDOR DE EXPORTAÇÃO EM SANTOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - GUARUJÁ PRONTA PARA UM NOVO CICLO DE DESENVOLVIMENTO



VÁLTER SUMAN
Prefeito de Guarujá

opinião@redebenews.com.br

Guarujá vive um momento crucial, semeando o campo para um novo ciclo de desenvolvimento, impulsionado por grandes obras aguardadas há décadas, como o túnel imerso de ligação com Santos e o Aeroporto Civil Metropolitano, hoje, definitivamente, realidades nas esferas municipal, estadual e federal. E na esteira desses grandes projetos, também outros, complementares, como a revisão do Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do Solo.

A segunda fase da Avenida Perimetral, em Vicente de Carvalho, com termo de compromisso já assinado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e anuência do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, é outra prova disso. A Cidade aguarda há mais de 10 anos essa importante obra, capaz de segregar de vez o tráfego de veículos comuns e de cargas nas proximidades de seus nove terminais portuários e 13 retroportuários.

E reforçando ainda mais esse aprimoramento da relação Porto-Cidade, está em curso a histórica remoção de palafitas da comunidade Prainha-Marezinha, com o apoio da Autoridade Portuária de Santos, que vai possibilitar a expansão portuária, com a disponibilização de mais de 250 mil metros quadrados dentro dos limites do Porto Organizado.

Ou seja, além de proporcionar moradias dignas a quem vive em condições sub-humanas, a exemplo do que já aconteceu com mais de 1.100 famílias nos últimos seis anos, a Cidade experimentará um grande reforço na geração de emprego, renda e incremento na arrecadação de impostos, como o ISS, que, em Guarujá, deriva em mais de 60% das atividades portuárias. Outras 1.469 unidades habitacionais estão em construção neste momento, com os apoios dos governos do Estado e Federal, num grande esforço coletivo em prol do desenvolvimento com justiça social.

Ainda falando em operações portuárias, Guarujá tem todas as condições de abrigar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) e, inclusive, tem programa específico de incentivo à instalação de empresas na zona retroportuária de Vicente de Carvalho, além do CING – Complexo Industrial e Naval de Guarujá, reunindo atributos perfeitos para atrair empresas de produtos de alto valor agregado, integrantes ou não da cadeia de importação e exportação.

O Aeroporto é outro pilar deste novo momento: as obras da primeira fase – que compreendem a reforma e a adequação da pista de pouso e decolagem, intervenções nas pistas de taxiamento, faixa de pista e sistema de drenagem, além da implantação de cerca operacional e barreiras de proteção de fauna – já estão em andamento há mais de um mês.

E a Prefeitura aguarda autorização do Ministério dos Portos e Aeroportos para lançar a licitação das obras da segunda fase, que contemplam um terminal de passageiros com cerca de 300 metros quadrados, incluindo acesso e estacionamento de veículos.

Num primeiro momento, o Aeroporto Civil Metropolitano da Baixada Santista será destinado ao Turismo, mas com possibilidade a atender, num segundo momento, o transporte de cargas, aproveitando a facilidade logística de estar contíguo ao maior complexo portuário da América Latina, do qual Guarujá faz parte.

Com a autorização federal expedida muito em breve, como se prevê, os primeiros voos em Guarujá acontecerão ainda em 2024. Companhias do porte da Azul Linhas Aéreas já demonstraram interesse em operar linhas entre Guarujá e grandes capitais brasileiras.

Para acompanhar todo esse crescimento projetado, a Prefeitura faz a sua parte: hoje, há mais de 20 obras de infraestrutura urbana e saneamento em execução, com investimentos de cerca de R\$ 240 milhões, casos da macrodrenagem da Bacia do Rio Santo Amaro, da revitalização do canal e da Avenida Dom Pedro I, da nova orla do Guaiúba e da reforma da Avenida Áurea Gonzales de Conde (acesso ao futuro aeroporto).

Depois de muito trabalho, o campo está fértil e as sementes estão plantadas. Que venha o florescer deste novo ciclo de desenvolvimento para Guarujá.

REFORÇANDO AINDA MAIS ESSE APRIMORAMENTO DA RELAÇÃO PORTO-CIDADE, ESTÁ EM CURSO A HISTÓRICA REMOÇÃO DE PALAFITAS DA COMUNIDADE PRAINHA-MAREZINHA, COM O APOIO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS, QUE VAI POSSIBILITAR A EXPANSÃO PORTUÁRIA, COM A DISPONIBILIZAÇÃO DE MAIS DE 250 MIL METROS QUADRADOS DENTRO DOS LIMITES DO PORTO ORGANIZADO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - SANTOS EXPORT 2024: O GRANDE DESAFIO DOS ACESSOS



RÉGIS GILBERTO PRUNZEL

Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e diretor de Portos na Cargill Agrícola S.A. para América do Sul
opinião@redebenews.com.br

O tempo é este em que nós mantemos vivos. Mas não só. É também o momento que vivemos um dia ou que esperamos viver. O tempo é o que determinamos. Pode ser o que gostaríamos ter vivido, ou que viveremos por sorte ou destino. Mesmo que em fantasia.

Pois é isso que o bilionário australiano quer propiciar aos mais abastados para os quais o tempo real pode ser o da História, o tempo que outros não viveram, mas que gostariam de ter vivido, como

embarcar num navio, desafiando o tempo real que fez a todos naufragar e perecer nas águas profundas do mar.

Não me sai da cabeça o que pode levar centenas de pessoas a reproduzirem o legendário cruzeiro do infausto Titanic. O bilionário Clive Palmer, pela terceira vez, promete realizar o sonho de lançar ao mar a réplica do navio, partindo de Southampton, em pleno 2027, para que centenas de outros sonhadores possam recriar o que não viveram.

A empresa do magnata, a Blue Star Line, quer parr da Inglaterra rumo a Nova Iorque, e depois a qualquer outro destino que a fantasia do mercado sugerir. O que ele pretende é um business do chamado “turismo de experiência”, segmento diferenciado daqueles que simplesmente querem ir à Disney ou a Paris. Há seres insatisfeitos sequiosos de viver além da realidade de terras atuais, como montar num camelo, tocar em um tubarão ou descer na Lua. São seres que vislumbram desbravar a História.

Turistas da experiência real não têm seus sonhos incompreensíveis. Mas retroagir no tempo e vivenciar a aventura de desafortunados me intriga. Vive-se o que se quer, real ou imaginário, próprio ou idealizado numa incorporação momentânea de vidas passadas. Talvez esse seja o prazer supremo que levará algumas pessoas a retroagirem no tempo e desafiá-lo reescrevendo o desno de tantos passageiros sucumbidos.

O que faz alguém ter o prazer de viver o que outros viveram e não resistiram? É o prazer de vingar o destino? Dizer intimamente que nem tudo teria sido necessariamente como foi? Ou é querer sentir na pele a emoção de estar a bordo do cruzeiro mais moderno de 1912, sabendo que vergaria em algum momento na tormenta dos vagalhões do mar profundo, mas com a segurança de que na revisão da História será bem-sucedido?

Imagino os futuros passageiros, que a rigor penso que devem embarcar em trajes da época. Alguns atraídos pelos holofotes da exclusividade. Outros pelo simples prazer da novidade. Outros tantos pela busca de uma realidade que não viveram, mas, gostariam de ter vivido não fosse seu tempo outro. Ou ainda, para se sentir Leonardo DiCaprio ou Kate Winslet, à beira da proa nos derradeiros momentos de um amor fatal. De qualquer forma, uma fantasia.

Mas o que é o tempo se não um momento que já existiu ou que poderá existir, mesmo que em incontível ilusão?

TURISTAS DA EXPERIÊNCIA REAL NÃO TÊM SEUS SONHOS INCOMPREENSÍVEIS. MAS RETROAGIR NO TEMPO E VIVENCIAR A AVENTURA DE DESAFORTUNADOS ME INTRIGA. VIVE-SE O QUE SE QUER, REAL OU IMAGINÁRIO, PRÓPRIO OU IDEALIZADO NUMA INCORPORAÇÃO MOMENTÂNEA DE VIDAS PASSADAS. TALVEZ ESSE SEJA O PRAZER SUPREMO QUE LEVARÁ ALGUMAS PESSOAS A RETROAGIREM NO TEMPO E DESAFIÁ-LO REESCREVENDO O DESTINO DE TANTOS PASSAGEIROS SUCUMBIDOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - O PORTO DE SANTOS PRECISA DE UMA GOVERNANÇA COLETIVA



FABRIZIO PIERDOMENICO

Consultor portuário, sócio-diretor da Agência Porto Consultoria e ex-secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários
opinião@redebeneews.com.br

Vou direto ao ponto: tanto o poder público como o setor privado precisam tratar, como questão urgente, os acessos terrestres ao Porto de Santos. Em especial, a Fips – Ferrovia Interna do Porto

de Santos, que é uma entidade privada, precisa acelerar os seus investimentos. Por outro lado, a segunda entrada do complexo, a terceira via de descida da serra e a perimetral na margem esquerda precisam ser construídas. Não tem mais como esperar. Qualquer discussão sobre o futuro e a competitividade do nosso maior porto passa por proporcionar as mínimas condições de infraestrutura.

Só para ter uma ideia, em 2003, o porto movimentava em torno de 50, 60 milhões de toneladas e, hoje, 21 anos depois, este índice subiu para 170 milhões. No entanto, mesmo com um desempenho triplicado, a infraestrutura de acesso é a mesma. O único grande investimento de acessibilidade realizado no período com recursos federais, que foi a perimetral na margem direita, tinha como objetivo corrigir uma falha histórica, que era o conflito entre o tráfego de cargas e a cidade. Melhorou muito, mas ainda temos a entrada de Santos congestionada, dependendo do horário.

Como reflexo disso, temos um porto mais caro. Por exemplo, do ponto de vista do empresário, um caminhão parado no trânsito, que é comum no principal acesso ao município, representa perda de rentabilidade. Todo o processo se torna mais custoso e a tendência é de que ele opte por outras alternativas, como Paranaguá (PR), Itaguaí (RJ), entre outros. O que não falta no País é concorrência ao Porto de Santos. Temos mais de 34 portos públicos, além dos TUPs (Terminais de Uso Privado), que podem ser alternativas para quem procura por operações mais sustentáveis financeiramente.

Outra questão é o foco dos debates em torno do tema. Não adianta falar sobre uma terceira pista ligando o Planalto à Baixada Santista se a tendência, sem investimentos nos acessos, é de que tudo se torne um grande gargalo. Fazendo um comparativo com o corpo humano, é como se o Porto de Santos tivesse artérias finas e pequenas que, pressionadas, podem resultar em um infarto. A saída para tudo isso, defendo, é estabelecer uma governança coletiva, com todos os agentes envolvidos na busca de soluções conjuntas para estas questões. Isso é urgente.

É possível elencar como cada agente pode colaborar nesta governança coletiva. O Governo Federal pode auxiliar neste processo agilizando as concessões, para a iniciativa privada ter a liberdade de investir. O Congresso Nacional, em especial a Câmara dos Deputados, está fazendo a sua parte, tocando em um tema extremamente fundamental que é o ordenamento jurídico do setor portuário. A criação, pela casa legislativa, de uma comissão de juristas que está debatendo e revisando o arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias brasileiros é um grande avanço.

Unir e reunir todos em torno do mesmo objetivo, que é o fortalecimento do Porto de Santos, é o caminho que defendo para que os temas essenciais e, repito, urgentes sejam solucionados.

SÓ PARA TER UMA IDEIA, EM 2003, O PORTO MOVIMENTAVA EM TORNO DE 50, 60 MILHÕES DE TONELADAS E, HOJE, 21 ANOS DEPOIS, ESTE ÍNDICE SUBIU PARA 170 MILHÕES. NO ENTANTO, MESMO COM UM DESEMPENHO TRIPLICADO, A INFRAESTRUTURA DE ACESSO É A MESMA. O ÚNICO GRANDE INVESTIMENTO DE ACESSIBILIDADE REALIZADO NO PERÍODO COM RECURSOS FEDERAIS, QUE FOI A PERIMETRAL NA MARGEM DIREITA, TINHA COMO OBJETIVO CORRIGIR UMA FALHA HISTÓRICA, QUE ERA O CONFLITO ENTRE O TRÁFEGO DE CARGAS E A CIDADE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - “HOUSTON, WE HAVE A PROBLEM!” – A BAIXADA SANTISTA TAMBÉM



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinião@redenews.com.br



“Insanidade é repetir as mesmas coisas e esperar resultados diferentes”
(Atribuída ao físico Albert Einstein)

“O que não dá para ser feito?
Mas que, se for feito, muda tudo!”
(Joel Barker)

É praticamente um consenso que o principal gargalo DO Porto/Complexo de Santos hoje não está NO Porto: é o acesso. Acesso aquaviário para os navios de grande porte que crescentemente o frequentam (destaque para os contêineres); mas, principalmente, os acessos terrestres: rodoviários e ferroviários.

Essa constatação embute uma má e uma boa notícia. Melhor: uma face boa, compensatória, nos infortúnios de quem vive e trabalha na região – esse quadro resulta do “sucesso” das transformações que o Porto, em si, passou nos últimos 30 anos. Como assim?

A movimentação de 2023 (173,3 Mt) é seis vezes maior que as 29,1 Mt de 1993, ano em que foi sancionada a Lei nº 8.630, balizadora do recente ciclo de reformas que anabolizou os portos brasileiros. Santos, em particular, deste então cresceu, em média, 5,9% ao ano, percentual só superado pelo crescimento do PIB em dois desses 30 anos: economia, mercado de trabalho e receitas tributárias (das três esferas) foram fortemente impactadas.

Mas com essas 140 Mt/ano, paulatinamente agregadas, chegar-se à situação atual era uma questão de tempo, malgrado as iniciativas e investimentos rodoviários e ferroviários. Algo “contratado”, pelo bordão corrente.

Já a má notícia é que os infortúnios das pessoas, o maior consumo de combustíveis e emissões e os custos rodoviários/logísticos extras podem se tornar ainda mais dramáticos no futuro próximo. E isso muito provavelmente ocorrerá se mantido o atual padrão de planejamento, governança e regulação.

Se as previsões do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (2020) se realizarem, o Complexo virá a movimentar 240,6 Mt/ano em 2040 (mais 67,3 Mt/ano que em 2023, uma alta de 39%), então sob uma nova matriz de transportes de/para a hinterlândia: 40% ferro; 47% rodo; 4% duto; e 9% transbordo. Só que, apesar da desejável e ambiciosa meta de duplicação ferroviária sobre a base 2020 (45 para 86 Mt/ano), o rodoviário precisaria, ainda assim, crescer 37,8% (27,7 Mt/ano). Para se ter uma ideia, mais 2.530 carretas de 30 t por dia-calendário: uma fila, adicional, para-choque a para-choque, de mais de 60 km ... diariamente!

E mais: isso seria, apenas, a ponta do iceberg. Os projetos e projeções consagrados no PDZ não contemplavam nem expansões já previstas para os TUPs (Terminais de Uso Privado) existentes, nem estudos para implantação de mais meia dúzia de outros novos. Se tudo vier a ser concretizado, serão mais 70-80 Mt/ano só de demanda ferroviária!

Em síntese, é fácil observar que demanda, oferta e matriz de transportes não se conversam. Se cada número/meta for verdadeiro de per si, alguma coisa deixará de acontecer: movimentações, expansões, implantações ou matriz de transportes prevista. Ah! Isso mesmo que a meta de 109 Mt/ano da MRS para a “Ferradura” seja antecipada de 2056 para 2040!

Os planos e investimentos decorrentes das renovações antecipadas da Rumo e da MRS contribuirão para tais objetivos? Sim. A ampliação da capacidade da “Ferradura” (único acesso ferroviário para todos os terminais do Complexo) também? Sim! A Fips substituindo a Portofer (modelo limitado e que nunca chegou a cumprir condições previstas)? Sim. Mas são ainda insuficientes para se alcançar todas as metas. O sarrafo ainda está distante!

O que fazer, então, para não desperdiçar as oportunidades que batem à porta?

Implantação de novas infraestruturas (Terceira Via, p.ex), claro, acabarão sendo necessárias. Mas, antes disso, não há o que ser feito para aumentar as eficiências e as capacidades das infraestruturas e dos sistemas existentes? P.ex:

No curto/médio prazo: reduzir as impedâncias viárias que buracos, iluminação e sinalização precárias e estacionamentos irregulares causam. Também reduzir os picos dos fluxos (pelo maior uso noturno e finais de semana) e maximizar a integração física, operacional e informacional entre a FIPS e as concessões; como em Chicago, Rotterdam, portos chineses, etc.

No médio/longo prazo: priorizar a implantação de novos terminais no “Fundão do Estuário” (para reduzir a movimentação pelo viário da Baixada; reduzindo os TKUs terrestres).

Ou seja, uma abordagem com enfoque mais logístico no planejamento e gestão das infraestruturas e serviços.

É difícil? Fácil certamente não é, mormente porque há um número elevado de atores e interesses (econômicos e políticos) envolvidos. No setor público, ademais, várias instâncias... raramente alinhadas.

Já foi tentado e não deu certo? Algumas iniciativas, sim. Mas será que a estratégia foi a mais adequada?

Lógico que um alargamento viário aqui, mais um pátio ferroviário ali, um viaduto acolá ajudam. Mas dificilmente serão soluções pontuais, parciais, localizadas, segmentadas que permitirão solucionar o imbróglio existente (estabelecendo novo padrão porto-cidades) sem, paralelamente, inviabilizar o desejado crescimento das movimentações. Um grande desafio!

A MOVIMENTAÇÃO DE 2023 (173,3 MT) É SEIS VEZES MAIOR QUE AS 29,1 MT DE 1993, ANO EM QUE FOI SANCIONADA A LEI Nº 8.630, BALIZADORA DO RECENTE CICLO DE REFORMAS QUE ANABOLIZOU OS PORTOS BRASILEIROS. SANTOS, EM PARTICULAR, DESTE ENTÃO CRESCEU, EM MÉDIA, 5,9% AO ANO, PERCENTUAL SÓ SUPERADO PELO CRESCIMENTO DO PIB EM DOIS DESSES 30 ANOS: ECONOMIA, MERCADO DE TRABALHO E RECEITAS TRIBUTÁRIAS (DAS TRÊS ESFERAS) FORAM FORTEMENTE IMPACTADAS. MAS COM ESSAS 140 MT/ANO, PAULATINAMENTE AGREGADAS, CHEGAR-SE À SITUAÇÃO ATUAL ERA UMA QUESTÃO DE TEMPO, MALGRADO AS INICIATIVAS E INVESTIMENTOS RODOVIÁRIOS E FERROVIÁRIOS. ALGO “CONTRATADO”, PELO BORDÃO CORRENTE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/04/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

RISCO FISCAL ESTÁ 'DRENANDO OPORTUNIDADES' DO BRASIL, DIZ TARCÍSIO

Governador de São Paulo defendeu agenda de corte de gastos para equilibrar contas públicas e atrair investimentos

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) disse nesta segunda-feira que o Brasil enfrenta dois grandes riscos atualmente: além da segurança, com a expansão do crime organizado, ele avalia que, na economia, o maior problema está nas contas públicas.

Durante sua fala no Seminário Brasil Hoje, organizado pelo Esfera Brasil, o governador defendeu que o governo federal diminua as despesas para atrair investimentos privados:



O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, durante evento do Esfera Brasil em São Paulo — Foto: Divulgação/Esfera Brasil

— Eu diria que nós temos dois riscos importantes hoje. Um, do ponto de vista econômico, que é o risco fiscal. E o risco fiscal vai drenar as oportunidades do Brasil, e a gente já está vendo isso. A gente está perdendo o time, perdendo o bonde — disse.

Para o governador, o Brasil deveria estar "se comportando melhor", já que o cenário externo já

mantém o país em uma situação complicada, sobretudo por conta da manutenção dos juros americanos em patamar elevado.

Os juros elevados nos Estados Unidos ajudam a reduzir o fluxo de investimentos para países emergentes, como o Brasil, que apresentam maiores riscos.

— Quem apostou na desinflação americana errou. A taxa de juros está alta. Isso vai drenar liquidez internacional. A gente deveria ser bem mais comportado e a gente não está percebendo que é necessário enxugar despesa, reservar recursos para fazer investimentos e ter capacidade de atrair o capital privado, ter capacidade de liderar a transição energética — afirmou Freitas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2024

'JÁ ULTRAPASSOU A SEARA DE MERO LICENCIAMENTO AMBIENTAL', DIZ PRATES SOBRE EXPLORAÇÃO DA MARGEM EQUATORIAL

Presidente da Petrobras avalia que o Brasil corre o risco de voltar a depender da importação de petróleo em treze anos, caso não comece a explorar novas reservas

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



Prates, presidente da Petrobras, em evento do Esfera Brasil: 'estamos produzindo mais e consumindo mais' — Foto: Divulgação/Esfera Brasil

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, afirmou que o debate sobre a possível exploração de petróleo na chamada Margem Equatorial, a faixa litorânea entre o Rio Grande do Norte e o Oiapoque, no Amapá, "ultrapassou a seara de um mero licenciamento ambiental". A fala sucede declarações do Ministério do Meio Ambiente que propunham um teto para a exploração da bacia, ou exigiam medidas de mitigação de impacto mais rigorosas para a Petrobras.

O executivo avalia que o Brasil corre o risco de voltar a depender da importação de petróleo em treze anos, caso não comece a explorar novas reservas. O CEO da Petrobras participou, nesta segunda-feira, de uma mesa de conversa no Seminário Brasil Hoje, organizado pelo Esfera Brasil.

— É uma decisão de estado brasileiro, (que) já ultrapassou, por demais, a seara de um mero licenciamento ambiental, que é um processo complicado e respeitado. Respeitamos a ministra Marina e o Ibama, o tempo todo, jamais desprezando suas condicionantes e atendendo a todas elas, mas não se trata só disso. Todos os cenários indicam que os hidrocarbonetos vão estar presente na nossa Economia pelo menos por 40, 50 anos daqui pra frente — disse Prates.

Prates mencionou levantamento recente da Agência Nacional do Petróleo (ANP) sobre o tamanho das reservas brasileiras, que seriam equivalentes a 16 bilhões de barris de petróleo. Com o

crescimento da produção e do consumo anualmente, essas reservas estão se esgotando, o que pode fazer com que o Brasil volte a depender do petróleo produzido em outros países em menos de duas décadas.

— Nós estamos produzindo mais e consumindo mais. Todo ano a Petrobras bate recorde de produção. Imaginando isso, vamos para treze, quatorze anos. Daqui a treze, quatorze anos, precisamos ainda de petróleo. O Estado tem duas opções: ou, agora, vai para novas fronteiras, Margem Equatorial ou Bacia de Pelotas. Você fura para achar esse petróleo e depois fazer o licenciamento das instalações de produção, e em oito anos, a contar de hoje, começa a produzir. Ou, se não, em oito anos a contar de hoje, eu me submeto à situação de gradualmente voltar a importar petróleo da Guiana, do oeste da África.

Entenda o embate

No início do mês, a Petrobras informou ter encontrado uma acumulação de petróleo em águas ultraprofundas na Bacia Potiguar, na Margem Equatorial. É a segunda descoberta apenas em 2024. Anteriormente, a estatal havia encontrado hidrocarbonetos no Poço Pitu Oeste, na costa do Rio Grande do Norte.

A Margem Equatorial, que se estende do Amapá ao Rio Grande do Norte, se tornou conhecida há aproximadamente uma década, quando a Guiana anunciou ter encontrado reservas de petróleo na região. Desde então, o país vizinho já incorporou 11 bilhões de barris da commodity, patamar bem próximo ao total de reservas brasileiras.

A Margem voltou a ganhar notoriedade em maio de 2023, depois que o Ibama se posicionou contra perfuração de um poço na Bacia do Foz do Amazonas. Um estudo da estatal indicava potencial de 5,6 bilhões de barris só nesse bloco, o que elevaria em 37% as reservas nacionais provadas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/04/2024

HADDAD SOBRE DIRETOR DO BC: 'NÃO É PORQUE ELE É AUTÔNOMO QUE A GENTE PRECISA FICAR DE MAL'

Ministro cita que Gabriel Galípolo teve destaque na elaboração da medida provisória (MP) divulgada hoje, com um pacote de medidas de estímulo ao crédito e à renegociação de dívidas

Por Renan Monteiro — Brasília



Gabriel Galípolo e Fernando Haddad — Foto: Marcelo Camargo/Ag. Brasil

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira que o diretor do Banco Central Gabriel Galípolo, seu ex-número 2 no ministério, segue influente na pasta, ajudando na elaboração de projetos da equipe econômica.

Na diretoria de política monetária, Galípolo faz parte da primeira leva de indicados de Lula à cúpula da autarquia monetária. Ele, até então, era o secretário-

executivo do Ministério da Fazenda.

Haddad cita que o diretor do BC teve destaque na elaboração da medida provisória (MP) divulgada hoje, com um pacote de medidas de estímulo ao crédito e à renegociação de dívidas. O governo batizou como a MP como “programa Acredita”.

— O bacana da contribuição do Galípolo é que mesmo ele tendo ido para o Banco Central ele não deixou de acompanhar os trabalhos da Fazenda e liderar uma boa parte desses trabalhos, inclusive

junto a sua equipe do BC, para que nós chegássemos a uma equação que pudesse permitir esse programa — diz.

O ministro complementa:

— Não é porque ele é autônomo que a gente precisa ficar de mal. A gente pode continuar conversando com ele e desenvolvendo as coisas importadas para o Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2024

SILVEIRA DIZ QUE CONSELHO DA PETROBRAS CONSIDEROU 'NECESSIDADES DA FAZENDA' NA DECISÃO SOBRE DIVIDENDOS

Na última sexta-feira, colegiado definiu em reunião pela liberação do pagamento de 50% dos dividendos extraordinários

Por Hyndara Freitas — São Paulo



Alexandre Silveira, ministro de Minas e Energia do Brasil
— Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o Conselho da Petrobras precisou considerar “as necessidades da Fazenda” na hora de decidir sobre a distribuição dos dividendos extraordinários da estatal. A expectativa é que a proposta seja votada na Assembleia Geral Extraordinária (AGE), marcada para a próxima quinta-feira.

— Está em discussão no conselho, há elementos novos, a diretoria apresentou melhoria da oxigenação financeira da empresa a partir, naturalmente, do aumento do preço do Brent e do dólar. Isso vai ser considerado – disse ele, em evento da Esfera Brasil nesta segunda na capital paulista.

– Tem que ser considerado sempre também, apesar da sua governança e da sua natureza jurídica que nós todos conhecemos e da autonomia do conselho, tem que ser considerado ouvir, pelo menos pelos conselheiros da União, a questão econômica e as necessidades fazendárias para poder se considerar e tomar uma decisão final sobre a distribuição de dividendos — afirmou.

Prates no comando

Indagado sobre a orientação para distribuir apenas 50% dos dividendos, e não a totalidade, Silveira disse que não houve qualquer sugestão do governo neste sentido.

— Não vamos chamar de orientação. É natural, e até aconteceu isso de fato, que mesmo os conselheiros sendo indicados pela União, naquela decisão final muitos conselheiros decidiram se abster – disse.

– Portanto, há uma tendência que haja, neste momento de melhoria de quadro da empresa, uma avaliação mais pormenorizada por parte do conselho. Mas vamos guardar a ansiedade para ver a resposta final do conselho, que deve se dar nesta semana — falou.

Na última sexta-feira, o Conselho de Administração da Petrobras definiu em reunião pela liberação do pagamento de 50% dos dividendos extraordinários que haviam sido retidos em sua totalidade.

Indagado sobre a permanência de Jean Paul Prates na presidência da Petrobras, Silveira disse que a decisão cabe somente ao presidente Lula (PT).

— Todo cargo de confiança, inclusive o meu, deve estar sempre à disposição do presidente da República. Ele que decide quem sai e quem entra.

Relembre o impasse

O conselho da Petrobras decidiu em março por reter o pagamento dos dividendos extraordinários. A diretoria da companhia presidida por Jean Paul Prates defendia o pagamento de 50% do valor. Mas o governo determinou que todo o dividendo extraordinário ficasse no fundo de reserva.

A tese de retenção de 100% dos dividendos extras era também defendida pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, demais representantes do ministério e a conselheira representante dos empregados.

Eles defendiam a retenção do dinheiro para melhorar as condições da empresa de obter empréstimos para investimentos. Já os acionistas minoritários queriam a distribuição total.

O impasse gerou uma crise na Petrobras que levou Prates a um processo de furling no Palácio do Planalto, que chegou a avaliar outro nome para o cargo. Após a interferência do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), Prates conseguiu se manter no comando da estatal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/04/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMBRAER ENTREGA 25 AERONAVES NO PRIMEIRO TRIMESTRE, ALTA DE 67% ANTE ANO PASSADO

Carteira de pedidos no período totalizou R\$ 110 bilhões e é a maior dos últimos sete anos

Por Flávia Pereira

ESPECIAL PARA O ESTADÃO/BROADCAST - A Embraer entregou 25 aeronaves no primeiro trimestre de 2024, um salto de 67% na comparação com o mesmo trimestre do ano passado. Desse total, foram 18 jatos executivos (11 leves e sete médios) e sete comerciais.

Em comunicado ao mercado, a companhia destaca o desempenho da aviação executiva, cujo número de entregas representou o melhor primeiro trimestre em oito anos. Segundo a Embraer, o segmento manteve o forte desempenho de vendas com alta demanda por todo o seu portfólio e forte aceitação por clientes de varejo e operadores de frotas.



Embraer destacou o desempenho da aviação executiva: número de entregas representou o melhor primeiro trimestre em oito anos. Foto: Embraer/Divulgação

A entrega de jatos leves também exibiu resultados positivos, com crescimento de 83% ante um ano antes. Enquanto os números de jatos médios mais do que triplicaram na mesma base de comparação.

Com os resultados, tanto do segmento executivo quanto do comercial, a Embraer ressalta que entregou 12% do total de aeronaves previstas no ponto médio

das projeções (guidance) para 2024.

Carteira de pedidos

A carteira de pedidos da empresa de aviação chegou a US\$ 21,1 bilhões (cerca de R\$ 110 bilhões) entre janeiro e março, o que representa aumento de 13% ante o mesmo período do ano anterior. Segundo a Embraer, foi a maior carteira de pedidos dos últimos sete anos.

Do total, a aviação comercial registrou carteira de pedidos de US\$ 11,1 bilhões (R\$ 57,8 bilhões), enquanto a executiva alcançou US\$ 4,6 bilhões (R\$ 23,9 bilhões). O resultado do segmento comercial foi impulsionado por um acordo com a American Airlines para 90 aeronaves E175s, com direito de compra de mais 43 jatos adicionais.

Já os segmentos Serviços & Transportes e Defesa & Segurança fecharam o primeiro trimestre com carteira de pedidos de US\$ 3,1 bilhões (R\$ 16,1 bilhões) e de US\$ 2,4 bilhões (R\$ 12,5 bilhões), respectivamente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/04/2024

GOVERNO LULA PREVÊ INJETAR R\$ 7,5 BI NA ECONOMIA ATÉ 2026 VIA MICROCRÉDITO; VEJA MEDIDAS ANUNCIADAS

Pacote de crédito, batizado de 'Acredita', tem foco em pequenos negócios e MEIs; programa também prevê estímulo ao crédito imobiliário, ampliando papel de empresa estatal nesse setor

Por Bianca Lima

BRASÍLIA – Em meio à queda de popularidade e às vésperas das eleições municipais, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva lançou nesta segunda-feira, 22, um pacote de crédito com foco nos pequenos negócios e nos microempreendedores individuais (MEIs), sobretudo os que estão nas camadas mais pobres. A informação foi antecipada pelo Estadão em março.

O programa, batizado de Acredita, está previsto para começar em julho, mas algumas iniciativas, como a renegociação de dívidas, terão início imediato. Uma das principais vertentes será o estímulo ao microcrédito, focado nos inscritos do Cadastro Único (CadÚnico) – a base de dados dos programas sociais do governo federal, como o Bolsa Família.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ao lado do presidente Lula na assinatura da MP do programa 'Acredita'. Foto: WILTON JUNIOR/Estadão

O governo prevê realizar 1,25 milhão de transações de microcrédito até 2026, último ano do mandato presidencial. Cada operação é avaliada em torno de R\$ 6 mil, o que injetaria mais de R\$ 7,5 bilhões na economia nesse período, segundo projeções do Ministério da Fazenda.

Atualmente, 43 milhões de famílias (aproximadamente 96 milhões de pessoas) estão registradas no CadÚnico, das quais 54% vivem com renda per capita de até R\$ 109 mensais.

A iniciativa contará com garantia do Tesouro Nacional, ou seja, dinheiro público, em caso de inadimplência. Isso se dará por meio do Fundo Garantidor de Operações (FGO), operado pelo Banco do Brasil, que terá um novo braço específico para isso: o FGO Acredita no Primeiro Passo.

Para 2024, está prevista a aplicação de até R\$ 500 milhões, fruto de um remanejamento do FGO-Desenrola Brasil (fundo usado para o programa de renegociação de dívidas de pessoas físicas). Pelo menos metade das concessões deve ser destinada a mulheres.

“As pessoas que têm muito dinheiro, se demorar um ou dois meses, aguentam. Mas quem precisa de R\$ 1 mil ou R\$ 2 mil, é muito difícil. Não tem banco para a gente entrar. Banco não foi preparado



para receber pobre, as pessoas que não chegam de terno e gravata. O que estamos fazendo é que, independentemente da origem social, as pessoas tenham acesso ao sistema financeiro”, afirmou Lula após assinar a Medida Provisória (MP) que será encaminhada ao Congresso Nacional, já fazendo apelo aos parlamentares para que aprovem o texto.

O objetivo, segundo o ministro do Desenvolvimento Social, Wellington Dias, é possibilitar que as pessoas inscritas no CadÚnico possam empreender. “Mais de 40 milhões de famílias estão registradas no Cadastro Único. Desses, na população economicamente ativa, 10% têm nível superior ou estão cursando e 14 milhões têm nível médio ou estão fazendo. E 4,6 milhões de pessoas já empreendem”, disse.

O ministro Fernando Haddad, da Fazenda, também discursou no evento, que contou com a presença de representantes do setor bancário, secretários da equipe econômica e do diretor do Banco Central Gabriel Galípolo. “Nós precisamos voltar a crescer e o crédito é a alavanca imprescindível para o desenvolvimento de qualquer país”, afirmou Haddad.

Renegociação de dívidas

O segundo eixo do programa prevê a renegociação de dívidas de MEIs, micro e pequenas empresas e de débitos relativos ao Pronampe, o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte, criado durante a pandemia.

Batizado de Desenrola Pequenos Negócios, o programa concede um benefício regulatório aos bancos para estimular a renegociação, nos moldes do que já foi feito no Desenrola voltado às pessoas físicas. Nesse sentido, a medida autoriza que o valor renegociado até o fim de 2024, das dívidas inadimplentes até o dia da publicação da MP, possa ser contabilizado para a apuração do crédito presumido dos bancos entre 2025 e 2029.

Isso significa que os bancos poderão elevar seu nível de capital para a concessão de empréstimos. Esse incentivo, segundo o Ministério da Fazenda, não gera nenhum impacto fiscal para 2024 e, nos próximos anos, o custo máximo estimado em renúncia fiscal será de R\$ 18 milhões, em 2025, e de 3 milhões, em 2026. Para 2027, não há previsão de custo.

Além disso, esse segundo eixo prevê uma política de estímulo ao crédito a empreendedores e empresários com faturamento de até R\$ 360 mil ao ano, “com taxas até 50% menores que as praticadas pelo mercado”, diz o Palácio do Planalto. Essa política foi batizada de ProCred 360, que também contará com garantias do FGO.

Já para as empresas de porte médio, com faturamento de até R\$ 300 milhões, a MP reduz os custos do Programa Emergencial de Acesso a Crédito (Peac), com 20% redução do Encargo por Concessão de Garantia (ECG).

O ECG começou a ser cobrado das instituições financeiras em janeiro de 2024, depois que o Peac se tornou um programa permanente, mediante aprovação de lei no Congresso Nacional. Originalmente, a linha de crédito havia sido criada com prazo de validade e estava prevista para acabar em dezembro de 2023. A redução do encargo, que tem potencial de baratear esse tipo de financiamento, foi antecipada pelo Estadão.

Por fim, há previsão de expansão das linhas de crédito no âmbito do Fundo de Aval para a Micro e Pequena Empresa (Fampe) do Sebrae. A estimativa é de que, nos próximos três anos, o Fampe viabilize R\$ 30 bilhões em crédito, triplicando a carteira atual. Nesse caso, não há garantia do Tesouro Nacional, e sim do próprio Sebrae.

Impactos no PIB e nos juros e efeitos da medida

A economista-chefe para Brasil da Galapagos Capital, Tatiana Pinheiro, avalia que faltam detalhes para medir quais seriam os efeitos da MP na política monetária, praticada pelo Banco Central, por meio da taxa de juros, para manter a inflação na meta.



“As micro e pequenas empresas têm um tamanho representativo no País, então tende a ter um efeito não desprezível em cima da economia”, afirma. “Ainda faltam informações de como e quando o programa será executado, como os eixos se darão. Precisamos ver a evolução disso para saber quando terá efeito na política monetária”, pondera.

Pinheiro acrescenta que também faltam detalhes para saber se a medida pode contribuir efetivamente para o crescimento econômico. “O grande truque que temos que observar é como o programa será financiado”, analisa. “Se os custos de financiamento forem maiores que o esperado, o receio sobre equilíbrio das contas públicas pode aumentar. E pode não ter o crescimento que se pretendia”.

Já a economista-chefe da consultoria Buysidebrazil, Andréa Damico, avalia que o pacote reforça a posição do atual governo para políticas mais intervencionistas e se somam a notícias recentes ruins para o mercado brasileiro, como a revisão das metas fiscais de 2025 e 2026.

“De certa forma, acaba sendo um retorno das políticas parafiscais, o que também é ruim”, aponta a Damico. “Se você vai ter um segmento da sociedade com juro mais baixo, você acaba tendo que praticar um juro final mais alto”, acrescenta.

Mercado imobiliário e proteção a investimento verde

O terceiro eixo do programa de crédito é direcionado ao mercado imobiliário. A ação do governo amplia o papel da Empresa Gestora de Ativos (Emgea), uma estatal, como securitizadora nesse setor. O foco será nas famílias que não se qualificam para programas habitacionais populares, mas para quem o financiamento a taxas de mercado é muito caro.

“A partir da MP, a Emgea poderá adquirir créditos imobiliários para incorporar em sua carteira ou vender no mercado, assim como títulos de valores mobiliários, contribuindo para fortalecer e dinamizar o mercado secundário de crédito do setor”, diz a Fazenda. A empresa também poderá prestar serviços de gestão e cobrança para entidades públicas e privadas, e se envolver em parcerias público-privadas.

“Podemos alavancar muito o crédito imobiliário, podemos limpar o balanço dos bancos, para conceder novos empréstimo. Podemos ter novo mercado secundário, com potencial de crescimento, que vamos atingir patamares elevados de crescimento”, disse Haddad, durante a cerimônia no Palácio do Planalto.

Segundo o ministro, a estatal vai usar o seu próprio capital para criar esse mercado secundário, “sem exigir aporte da União”. Como mostrou o Estadão/Broadcast, a empresa deve contar com cerca de R\$ 8,5 bilhões que são devidos pela União em créditos perante o Fundo de Compensação da Variação Salarial (FCVS). Somado ao que já havia no caixa, são cerca de R\$ 10 bilhões.

A MP ainda institui, como quarto e último eixo, um mecanismo de hedge (proteção) cambial, chamado de Programa de Mobilização de Capital Privado Externo e Proteção Cambial, o Eco Invest Brasil, no âmbito do Fundo Clima.

A medida, já anunciada em fevereiro e antecipada pelo Estadão, está atrelada ao Plano de Transformação Ecológica (PTE) e pretende incentivar investimentos estrangeiros em projetos sustentáveis no País ao oferecer soluções de proteção cambial para projetos com prazo acima de dez anos.

Serão fornecidas linhas de crédito a custo competitivo para financiar parcialmente esses projetos e não haverá interferência no mercado de câmbio.

A MP estabelece as linhas de crédito, objetivos do programa, mecanismos de transparência e a atuação de cada instituição envolvida. O Banco Central será autorizado a realizar as operações que viabilizam as soluções de proteção cambial previstas no programa./Colaboraram Fernanda Trisotto, Célia Froufe, Sofia Aguiar, Amanda Pupo, Gabriela Jucá e Daniel Tozzi Mendes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/04/2024

MUDANÇAS NO PROAGRO GERAM CRÍTICAS DO AGRONEGÓCIO, QUE VÊ PEQUENO PRODUTOR DESPROTEGIDO

Revisão do programa limitou público elegível ao seguro rural em meio à disparada dos gastos e suspeitas de fraude; Ministério da Agricultura diz que agricultor familiar não ficará descoberto
Por Isadora Duarte (Broadcast) e Bianca Lima

BRASÍLIA – As mudanças recentes nas regras do Programa de Garantia da Atividade Agropecuária (Proagro), espécie de seguro rural voltado a pequenos e médios agricultores, desagradaram ao setor produtivo. Com as novas normas, entidades do agronegócio temem que uma faixa de produtores fique desassistida de cobertura de mitigação de risco.

A revisão do programa vai desde a redução do limite de enquadramento por produtor rural, de R\$ R\$ 335 mil para R\$ 270 mil por ano agrícola, ao modelo de indenização conforme o risco por período de plantio da cultura.

A revisão das normas foi publicada pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) em 8 de abril. As medidas vão gerar uma economia de R\$ 2,9 bilhões ao Executivo, sendo R\$ 935 milhões no segundo semestre deste ano e R\$ 2 bilhões em 2025, projetou o Banco Central (BC). As mudanças entrarão em vigor em 1º de julho deste ano, quando começa o ano safra 2024/25.



Ministro da Agricultura, Carlos Fávaro (à direita), ao lado de Paulo Teixeira, que comanda a pasta do Desenvolvimento Agrário. Fávaro garante que pequenos agricultores não ficarão desprotegidos. Foto: WILTON JUNIOR

O Proagro, voltado aos pequenos produtores enquadrados no Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf), é custeado com recursos do Tesouro Nacional e garante o pagamento de obrigações de crédito rural de custeio a agricultores que registraram perdas na produção e incapacidade de liquidação dos financiamentos por problemas climáticos, pragas ou doenças. Sua contratação concentra-se, predominantemente, na região Sul.

O programa entrou no alvo de revisões de gastos do governo federal depois de ter atingido a cifra de R\$ 9,4 bilhões em 2023 em meio a suspeitas de fraudes e falhas na execução. O BC alega que as mudanças visam à maior eficiência e à menor sobreposição do Proagro com o Programa de Subvenção ao Seguro Rural (PSR). A autoridade monetária, que gere o seguro, não informou o número de produtores afetados pela medida.

Em audiência pública, o chefe de unidade do Departamento de Regulação, Supervisão e Controle das Operações do Crédito Rural e do Proagro (Derop) do BC, Claudio Filgueiras, afirmou que o novo limite de enquadramento obrigatório continua atendendo 100% da agricultura familiar e que foram excluídos da regra produtores com área próxima a 40 hectares, de médio porte.

O principal ponto de receio do setor é a redução do limite de enquadramento dos produtores, para R\$ 270 mil por ano.

***“Parte da cadeia só tem o Proagro como ferramenta de cobertura de seguro rural, em um momento que enfrentamos problemas crescentes nas lavouras pelo El Niño. Há culturas como hortifruti, mandioca e olerícolas que não possuem seguro rural estruturado e estarão fora da régua do Proagro.*”**



Guilherme Rios, assessor técnico da Comissão Nacional de Política Agrícola da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)."

O corte no limite veio na contramão do pedido dos representantes do setor para o Plano Safra 2024/25. A CNA pleiteava o aumento da faixa para cerca de R\$ 400 mil por ano, enquanto a Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) pedia ajuste para R\$ 500 mil.

As entidades argumentam que o aumento do custo de produção e o maior número de produtores buscando ferramentas de gestão de risco, com fenômenos climáticos adversos mais frequentes, exigem a atualização dos valores.

A Organização das Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar) avalia que agricultores familiares com áreas abaixo de 10 hectares e renda acima de R\$ 270 mil por ano não são enquadrados no Programa de Subvenção ao Prêmio do Seguro Rural (PSR) e, portanto, não serão contemplados com políticas públicas de mitigação de risco.

"Mesmo com a perspectiva de sobra de recursos ao seguro rural, hoje nem todos produtores pronafianos (do Pronaf) têm acesso ao PSR", observa o economista do Sistema Ocepar, Salatiel Turra. Ele lembra que o PSR segue regras do mercado privado de seguros e parte das seguradoras não atende o público cortado do Proagro.

Outra preocupação do setor é o fato de o seguro rural tradicional não cobrir culturas menores como oléícolas e hortifrutí – o que preocupa, por exemplo, produtores de Santa Catarina.

No Paraná, 86 mil produtores, o equivalente a 30% do total, acessam o Proagro. "Consideramos preocupante o governo divulgar novas regras antes de escutar as propostas do setor para a safra. Quem possui cobertura de mitigação de risco está menos vulnerável economicamente e com maior autonomia", acrescentou.

Ministério da Agricultura refuta críticas

O Ministério da Agricultura refuta o argumento de que parte dos produtores ficará desatendida. Isso porque a ideia da pasta é remanejar recursos do Proagro para o PSR, que é mais amplo e sem limite de receita. A realocação, contudo, ainda está em fase de discussão técnica com o Ministério da Fazenda.

A expectativa da Agricultura é direcionar pelo menos R\$ 2 bilhões que serão economizados no Proagro para o PSR no Plano Safra 2024/25, alcançando cerca de R\$ 3 bilhões no orçamento do seguro rural.

"Não vamos precarizar o seguro rural aos produtores em hipótese nenhuma. As faixas de produtores da agricultura familiar que ultrapassem o limite do Proagro virão para o seguro rural e estarão cobertas da mesma forma. É ampliar o seguro rural sem precarizar o Proagro", afirmou o ministro Carlos Fávaro, em entrevista recente.

Já as entidades do setor lembram que não há garantia de que realmente haverá realocação de todo montante para o Proagro e lembram que o orçamento do PSR pode sofrer cortes a qualquer momento pelo Executivo, diferentemente do Proagro, cuja despesa é obrigatória e não pode ser contingenciada.

"Aqueles que não estiverem mais enquadrados no Proagro e atuarem com grandes culturas, como soja e milho, terão que depender e concorrer com os recursos apertados do PSR. No ano passado, o número de produtores que acessaram o PSR caiu pela metade, justamente pela falta de recurso", apontou Rios, lembrando que o orçamento do seguro rural de 2024 é de R\$ 964 milhões, enquanto a demanda mensurada pelo setor é de R\$ 3 bilhões.

"Se esse público não for atendido e tiver problemas na safra, o custo ao governo com renegociação de dívidas e ajuda aos produtores pode ser superior à economia prevista", projetou.

Outro ponto que acendeu alerta no setor produtivo foi a redução do teto para pagamento da Garantia de Renda Mínima em operações do Proagro Mais – de R\$ 40 mil por ano para culturas permanentes e de R\$ 22 mil para demais culturas, para R\$ 9 mil por ano por cultura agrícola.

A CNA afirma que o mecanismo é utilizado, sobretudo, por beneficiários do Pronaf no Nordeste e que visava à manutenção da renda da família rural ao longo do ano, em casos de perda de safra. “Famílias que possuem somente uma cultura receberão R\$ 750 por mês e, portanto, ficarão desamparadas”, alega Rios.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/04/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGA AINDA VIVE MOMENTO DE INCERTEZAS

Guerra da Ucrânia, seca no Canal do Panamá e ataques de rebeldes houthis no mar Vermelho são alguns dos obstáculos à normalidade do setor

Por Paulo Ricardo Martins, Folhapress — São Paulo



— Foto: Sina Schuldt/DPA via AP

Apontada pelo setor de transporte marítimo de carga como um momento de desarranjo logístico, a pandemia impactou a oferta de contêineres, afetou o preço do frete e bagunçou as cadeias globais de suprimento. Passados os anos mais críticos, o futuro do segmento ainda é incerto, e novas ameaças ao mercado preocupam seus representantes.

Guerra da Ucrânia, seca no Canal do Panamá e ataques de rebeldes houthis no mar Vermelho são alguns dos obstáculos à normalidade do transporte marítimo hoje.

Em um relatório sobre o comércio global publicado em fevereiro deste ano, a sigla em inglês para Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad) afirma que o cenário geopolítico atual vem reforçando o aumento nas distâncias percorridas por navios cargueiros.

"Os grãos para o Egito agora são provenientes do Brasil ou dos Estados Unidos em vez da Ucrânia, enquanto os envios de petróleo russo têm como destino a Índia e a China em vez da Europa", exemplifica o órgão.

Trajeto mais longo, o desvio de navios pelo cabo da Boa Esperança, no sul da África, para evitar ataques a embarcações no mar Vermelho, vem pressionando pelo aumento da velocidade, ainda de acordo com a Unctad.

A aceleração, no entanto, emite mais gases causadores do efeito estufa e vai de encontro ao comportamento adotado pelo setor na última década, em que as velocidades de navegação foram reduzidas na tentativa de cortar custos de combustível e poluir menos.

O órgão das Nações Unidas calcula que uma viagem de ida e volta entre Singapura e o norte da Europa, passando pelo cabo da Boa Esperança, aumenta em mais de 70% a emissão de gases do efeito estufa, na comparação com o trajeto mais curto feito pelo canal de Suez.



Outro problema que persiste é o frete caro. Segundo a consultoria em logística e comércio exterior Solve Shipping, o índice que monitora o preço do frete nas rotas que saem de Xangai, na China, para o resto do mundo continua em nível elevado.

Leandro Barreto, sócio-gestor da Solve Shipping, afirma que, em março, houve uma acomodação do mercado após as altas consecutivas decorrente dos desvios de rota pelo sul da África, e o frete arrefeceu. No entanto, o número permanece elevado e distante do patamar pré-pandemia.

Barreto diz que, durante o isolamento social, consumidores passaram a fazer mais compras em plataformas de ecommerce como Amazon e AliExpress e, com uma demanda forte, armadores marítimos (donos das embarcações) compraram mais navios.

"Só que navio leva dois, três anos para ficar pronto. Eles [armadores] compraram no momento em que a demanda estava bombando e receberam quando a demanda estava patinando. Inflação, alta de juros a demanda caiu", afirma.

A temporada de mercado desaquecido e frete em queda, que perdurou em boa parte do ano passado, sofreu uma reviravolta com os ataques no canal de Suez combinados com a seca no canal do Panamá. Segundo Barreto, eventos extraordinários, como conflitos, estão tornando os fretes cada vez mais voláteis e, por isso, ainda é difícil dizer qual será a tendência para os próximos meses.

Na opinião de Fábio Pina, economista da FecomercioSP, a chance de o setor não se deparar com problemas que afetem a logística é baixa. No entanto, neste momento, há "um pouco de problema demais".

Pina vê surgir no horizonte um cenário de maiores tensões globais sem soluções a curto prazo para conflitos na Ucrânia e no Oriente Médio, o que pode afetar o setor, segundo ele.

Ainda é cedo para saber qual será o impacto dos conflitos ao redor do globo no Brasil, de acordo com a consultoria de comércio exterior marítimo Datamar. Segundo levantamento da empresa, em janeiro deste ano, o país exportou 18,3% mais em contêineres do que no mesmo mês do ano passado, chegando a 228,7 mil TEUs (medida que equivale a um contêiner de 20 pés, ou pouco mais de 6 metros) enviados para fora. As importações, por sua vez, aumentaram 10%, com um volume de 245,3 mil TEUs entrando no país.

"O comércio internacional de contêineres é uma medida importante de crescimento econômico. Se a economia cresce, o comércio em contêineres também deve aumentar", diz Andrew Lorimer, CEO da Datamar.

Lorimer descreve a pandemia como um período de "caos logístico".

"Toda logística, que antes era como um relógio, parou de acontecer. A quantidade de contêiner que o Brasil conseguia trazer para cá ficou extremamente reduzido. Por isso teve essa queda na importação brasileira [em 2020]", afirma.

Segundo Fernanda Brandão, coordenadora do curso de relações internacionais da Mackenzie Rio, o Brasil está em uma posição privilegiada, longe de conflitos atuais, como os da Ucrânia e do mar Vermelho. O problema, diz ela, é a dependência que a indústria brasileira tem de insumos vindos de outros países.

"O principal problema para o Brasil é a inflação. O frete vai aumentar o preço desses insumos, que, por sua vez, impacta no preço do que é produzido nacionalmente", diz Brandão.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/04/2024

TRADENER INICIA IMPORTAÇÃO DE GÁS NATURAL BOLIVIANO PARA CLIENTE BRASILEIRO

Operação tem como objetivo atender à demanda emergencial de um cliente do mercado nacional, cujo nome permanece em sigilo

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



No meio de abril, o Ministério de Minas e Energia habilitou a Tradener e Bolt Energy a importar energia da Venezuela — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

A comercializadora de energia Tradener deu início, neste domingo (21), à importação interruptível de gás natural boliviano para o Brasil através do gasoduto Gasbol, visando atender à demanda emergencial de um cliente do mercado nacional, cujo nome permanece em sigilo.

No total, serão importados cerca de 2,6 milhões de metros cúbicos de gás até terça-feira (23). Ao Valor, o presidente da empresa, Walfrido Ávila, diz que, em 2023, a importação ocorreu por alguns meses, mas esta é a primeira vez, em 2024, que ocorre a importação do insumo.

“O cliente ligou de última hora na sexta pedindo urgência na operação para três dias de importação. Vamos fazer isso também com gasoduto virtual [método alternativo de transporte de gás natural para locais onde não há redes de gasodutos disponíveis] com caminhões. Podemos fornecer gás natural comprimido, liquefeito”, diz o executivo.

Segundo o executivo, o mercado brasileiro de gás ficou por anos reprimido, mas está finalmente crescendo. Mesmo assim, ele vê a necessidade de mais players no setor para trazer confiança aos clientes.

Hoje, a Petrobras lidera o mercado, porém, boa parte do gás é reinjetada nos poços de extração de petróleo. Além disso, a Argentina pode, em breve, se tornar um importante fornecedor do gás por meio de Vaca Muerta, segunda maior reserva do mundo de gás de xisto, já que foi iniciada a construção de um gasoduto até o porto de Bahía Blanca e que, numa segunda fase, poderia levar o gás argentino até o Brasil.

Em 15 de abril, o Ministério de Minas e Energia habilitou a Tradener e Bolt Energy a importar energia da Venezuela. Essas operações têm como objetivo principal a redução dos custos com geração para suprimento de energia ao Estado de Roraima.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/04/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GRUPO MSC PREVÊ R\$ 17 BILHÕES DE INVESTIMENTOS NO BRASIL

Da Redação* PORTOS E LOGÍSTICA 22/04/2024 - 22:32

TIL assinou termo aditivo para estender por 20 anos contrato de arrendamento no Porto de Santos (SP), com R\$ 2 bilhões a serem aportados no período

A Terminal Investment Limited (TIL), do grupo MSC, assinou, nesta segunda-feira (22), um termo aditivo com o governo federal para estender, por 20 anos, o contrato de arrendamento no Porto de Santos (SP) no valor de R\$ 4 bilhões. O montante leva em consideração R\$ 2 bilhões já investidos e outros R\$ 2 bilhões referentes ao termo adicional.



Arquivo/Divulgação

A empresa também tem previsão de investir R\$ 3 bilhões em projetos para o aumento da profundidade do canal no terminal da Portonave, em Navegantes (SC), e outros R\$ 10 bilhões em novos investimentos, totalizando R\$ 17 bilhões em projetos em prospecção no Brasil nos próximos anos.

As melhorias em Santos incluem a aquisição de equipamentos, expansão e aprimoramento do pátio, automação, reorganização de portões e substituição de defensas, que deverão ser realizadas em até 72 meses após a assinatura do termo aditivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

PETROBRAS LIDERA AUMENTO DE INVESTIMENTOS ENTRE MAIORES COMPANHIAS DE ÓLEO E GÁS DO MUNDO

Da Redação OFFSHORE 22/04/2024 - 18:30



A Petrobras é a empresa do mercado global de óleo e gás cujo investimento mais cresceu. Em 2023, a companhia praticamente dobrou seu esforço de investimentos, somando US\$ 21,4 bilhões entre investimentos diretos e ativos relacionados ao arrendamento de unidades de produção, contra um montante de US\$ 10,9 bilhões em 2022.

-A Petrobras tem excelentes projetos, capazes de gerar retornos expressivos e garantir o futuro da companhia. Estamos investindo com responsabilidade, foco na disciplina de capital e compromisso de manter o

endividamento sob controle – destacou o diretor de Financeiro e de Relacionamento com Investidores da Petrobras, Sergio Caetano Leite.

Os investimentos são realizados prioritariamente com recursos próprios da Petrobras gerados pelas suas operações. A dívida bruta da companhia segue limitada a US\$ 65 bilhões, patamar considerado saudável para empresas do segmento e porte da Petrobras.

Fruto desses investimentos, a Petrobras iniciou a produção de quatro sistemas no ano de 2023: FPSO Anna Nery e Anita Garibaldi - projetos de revitalização de Marlim e Voador - FPSO Almirante Barroso em Búzios – atingindo capacidade nominal em menos de cinco meses - e do FPSO Sepetiba, no campo de Mero. Esses sistemas ajudaram a empresa a superar a produção de 2022 em 3,7%, atingindo 2,78 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed) em 2023.

Essa capacidade de implantar simultâneos sistemas de produção em águas ultraprofundas em um mesmo ano, coloca a empresa em um lugar de destaque na indústria mundial.

Embora o petróleo ainda seja necessário para atender a demanda global de energia, a Petrobras tem se voltado para projetos de descarbonização e de energias de baixo carbono, construindo assim o processo de transição energética de forma justa, gradual e inclusiva.

O Plano Estratégico da Petrobras para o quinquênio 2024-2028 (PE 2024-28+), prevê investimentos da ordem de US\$ 102 bilhões nos próximos cinco anos, um crescimento de 31% em relação ao ciclo anterior. Com esse aumento de investimentos, a companhia estima a geração de 280 mil empregos diretos e indiretos por ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

AET ENCOMENDA OS PRIMEIROS NAVIOS-TANQUE AFRAMAX DE DUPLO COMBUSTÍVEL E AMÔNIA DO MUNDO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 22/04/2024 - 18:30



A MISC Berhad, da Malásia, por sua subsidiária de navios-tanque AET, assinou contratos para os dois primeiros Aframaxes de duplo combustível de amônia do mundo. O acordo inclui contratos de fretamento por tempo com a Petco Trading Labuan Company (PTLCL) para a operação das embarcações.

A AET encomendou os dois navios à Dalian Shipbuilding Industry (DSIC), uma subsidiária da China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Os contratos representam o mais recente marco nos esforços para estabelecer a amônia como um combustível viável para

a indústria marítima.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

BHP PRETENDE RECEBER PRIMEIRO GRANELEIRO MOVIDO A AMÔNIA EM 2026

Da Redação NAVEGAÇÃO 22/04/2024 - 18:29



O grupo australiano BHP planeja receber seu primeiro graneleiro movido a amônia em 2026, como parte dos planos da empresa para reduzir as emissões do transporte marítimo.

A gigante mineradora global selecionou oito empresas para a construção, operação e fornecimento de combustível para pelo menos um desses navios, segundo noticiou à Reuters o vice-presidente de excelência marítima e da cadeia de suprimentos da BHP, Rashpal Singh Bhatti.

A empresa não anunciou o número total de navios que encomendará e avalia custos e propostas técnicas, disse Bhatti.

A amônia está entre os vários combustíveis alternativos que os transportadores estão considerando para reduzir as emissões de carbono. Contudo, a adoção do amoníaco poderá levar algum tempo, uma vez que o manuseamento do combustível tóxico requer aperfeiçoamentos.

Os primeiros motores de navio movidos a amônia do mundo deverão ser entregues entre o final de 2024 e o início de 2025, com base em declarações dos principais fabricantes de motores MAN Energy e Wartsila.

Os navios propostos provavelmente reabastecerão amônia em portos da Austrália, Japão e China, acrescentou Bhatti.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

PIL AUMENTA PRESENÇA NA COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL

Da Redação NAVEGAÇÃO 22/04/2024 - 18:29



Com o objetivo de melhorar e reforçar a presença na Costa Leste da América do Sul, a Pacific International Lines (PIL) renova dois serviços diretos semanais, conectando os principais portos da China e Singapura com Brasil, Argentina e Uruguai.

Conhecidos como Serviço da Costa Leste 1 (ES1) e Serviço da Costa Leste 2 (ES2), são um aprimoramento do Serviço Sino-América do Sul (SSA) e do Serviço Sul-Americano 2 (SA2) existentes da PIL.

O ES1 terá início em 10 de maio em Xangai e será servido por um consórcio de 13 navios, implantados em conjunto pela PIL, Evergreen Marine Corp (EMC), Cosco Shipping Lines (COSCO) e CMA CGM (CMA). A PIL irá implantar quatro embarcações neste serviço.

O ES2 terá início em 7 de maio em Qingdao e será servido pelo mesmo consórcio com 12 navios implantados.

A PIL também criou recentemente seu próprio escritório de agenciamento no Brasil, a Pacific International Lines Agência Marítima, e nomeou uma equipe experiente, como parte dos esforços gerais para aprofundar seus laços com clientes no Brasil e na maior região da América Latina.

William Ho, gerente geral de Comércio de Longo Curso da Divisão de Gerenciamento de Linha da PIL, disse: "Com as perspectivas de crescimento promissoras e contínuas do mercado da América Latina, temos visto fortes fluxos comerciais entre a Ásia e a América Latina. Após nossa presença aprimorada na Costa Oeste da América do Sul, gostaríamos de fortalecer nossa presença também na Costa Leste da América do Sul para impulsionar a conectividade e atender melhor as necessidades de nossos clientes".

Os portos de escala do serviço ES1 são: ES1: Xangai – Ningbo – Yantian – Hong Kong – Singapura – Rio de Janeiro – Santos – Navegantes – Montevidéu – Buenos Aires – Paranaguá – Santos – Singapura – Hong Kong – Xangai

Os portos de escala para o serviço ES2 são: ES2: Qingdao – Xangai – Ningbo – Shekou – Singapura – Rio de Janeiro – Santos – Paranaguá – Itapoa – Navegantes – Santos – Colombo – Singapura – Hong Kong – Qingdao.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

PARA DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA DOS EUA, SAFRA BRASILEIRA DE SOJA É MAIOR DO QUE O ANUNCIADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/04/2024 - 18:28



No ano passado, o Brasil cultivou uma colheita de soja superior a 160 milhões de toneladas, quase duplicando os níveis da década anterior. A atual colheita deve ser menor do que a do ano passado devido ao clima desfavorável. Mas o tamanho da safra tem números divergentes entre o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA) e a Conab.

Segundo a imprensa especializada internacional, esta foi uma das discussões recorrentes durante a reunião semestral de

usuários do USDA na terça-feira (16). A safra brasileira de soja 2023/24 será de 155 milhões de toneladas para o USDA, 8,5 milhões de toneladas acima da estimativa da Conab.

Para o USDA, dados de esmagamento e exportações justificam estimativas de produção maiores para este ano e também para anos anteriores.

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) revisou na semana passada sua própria estimativa da colheita de soja 2022/23 para cima em pelo menos 1,2 milhão de toneladas — para 160,3 milhões de toneladas. O USDA usa dados de esmagamento da Abiove e dados oficiais de exportação para conciliar as premissas de produção.

O USDA não adota necessariamente os números da Conab e as duas agências mantêm diferenças para as safras anteriores de soja e milho, sendo a estimativa do USDA sempre maior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

COREIA DO SUL INVESTIRÁ MAIS US\$ 2,5 BILHÕES NA INDÚSTRIA NAVAL ATÉ 2030

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 22/04/2024 - 18:27



O governo sul-coreano planeja expandir sua capacidade no transporte marítimo para 140 milhões de toneladas até 2030. E decidiu aumentar a frota nacional de navios para 2 milhões de TEUs, segundo a Business Korea

O Ministério dos Oceanos e Pescas da Coreia do Sul divulgou o “Plano de Estabilização da Gestão e Melhoria da Vitalidade da Indústria Marítima”, durante uma reunião de ministros da área econômica realizada no dia 15 de abril.

Em novembro de 2022, o governo já havia anunciado um aporte de 3 bilhões de won (US\$ 2,1 bilhões) como parte do “Plano para Fortalecer a Competitividade na Indústria Marítima”. O plano inclui agora um investimento adicional de 3,5 bilhões de won (US\$ 2,5 bilhões) para melhorar a saúde financeira das empresas do setor.

O governo planeja modificar seu "sistema de imposto sobre a tonelagem" para aliviar o peso inicial na aquisição de navios e para ajudar na estabilização da gestão durante períodos de baixas encomendas nos estaleiros. O imposto sobre a tonelagem é baseado numa equação que leva em conta a tonelagem e a contagem de dias de operação dos navios pertencentes a companhias de navegação local.

Esse sistema de imposto foi introduzido por países marítimos europeus na década de 1990 para aumentar a competitividade das suas indústrias marítimas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

'CMA CGM PARATY' É O MAIS NOVO NAVIO DO ARMADOR FRANCÊS NA ROTA ENTRE EXTREMO ORIENTE E A COSTA LESTE DA AMÉRICA DO SUL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 22/04/2024 - 18:26



O “CMA CGM Paraty” é o terceiro de uma série de seis gêmeos movidos a GNL

O estaleiro Hudong Zhonghua concluiu a entrega do navio porta-contêineres “CMA CGM Paraty”, de 13.264 TEUs ao armador CMA CGM. Este é o terceiro navio de uma série de seis gêmeos movidos a GNL em construção, segundo a Alphasud.

A CMA CGM pretende utilizar a embarcação entre o Extremo Oriente e a Costa Leste da América do Sul, aderindo ao serviço 'SEAS', que opera em conjunto com PIL ('SA2'), COSCO ('ESA') e Evergreen ('ESA').

O "CMA CGM Paraty" tem comprimento de 336 metros e boca de 51 metros (20 linhas), com peso bruto de 146 mil. A sua propulsão é assegurada por um motor principal WinGD 9X92DF2.1, que lhe permite atingir uma velocidade de serviço de 21 nós.

Especialmente projetado para rotas norte-sul, o navio conta com 2,4 mil conexões para contêineres refrigerados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/04/2024

PORTO DE PARANAGUÁ MOVIMENTA 146 MIL TONELADAS EM UM DIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/04/2024 - 18:25



Porto de Paranaguá - foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Foram mais de 146 mil toneladas movimentadas no corredor de exportação em navios com destino à China e à Espanha

Em 24 horas, mais de 146 mil toneladas de soja foram movimentadas no Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá. O recorde alcançado entre os dias 20 e 21 de abril representa um aumento de 5% em relação ao anterior, registrado entre os dias 29 e 30 de agosto de 2019 (138.988,98 toneladas).

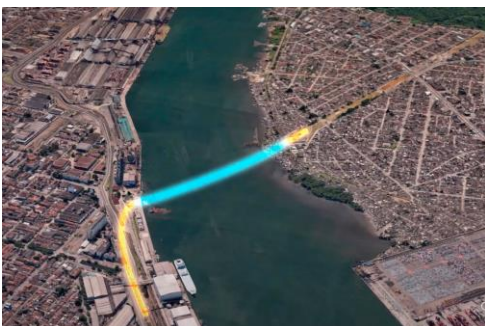
"A movimentação total trouxe resultados importantes para as empresas envolvidas. Oito terminais embarcaram mais de mil toneladas/hora por equipamento. É um número impressionante alcançado devido às manutenções anuais e à inteligência logística portuária", disse o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Os portos de Paranaguá e Antonina registraram oito recordes seguidos de produtividade mensal desde agosto de 2023. O mais recente foi em março, com 5.968.934 toneladas movimentadas, 11% a mais que em 2023 (5.357.799 toneladas).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/04/2024

OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ PODEM TER INTERDIÇÕES PARCIAIS DE ATÉ 72H

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22/04/2024 - 17:53



Arquivo/Divulgação

Presidente da APS afirmou que premissa será menor impacto possível às operações. Pomini garantiu que detalhes serão submetidos ao mercado para decidir melhor momento das intervenções

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse, nesta segunda-feira (22), que a obra do túnel Santos-Guarujá terá interdições parciais de até 72 horas. Ele explicou que um dos estudos em discussão prevê a interdição parcial do canal durante 24h ou 72h para aprofundamento de placas utilizadas na técnica de construção. A autoridade portuária defende a imersão como modelo de engenharia. Segundo Pomini, esta técnica é conhecida mundialmente, já tendo sido usada na construção de um túnel Fehmarnbelt, com 19 quilômetros de extensão, entre Dinamarca e Alemanha.

"No dia da execução do aprofundamento da placa, combinado com mercado, o canal terá interdição parcial, permitindo a entrada e saída dos navios — ou à direita ou esquerda, a depender do local do aprofundamento da placa, parcialmente por até 72h", afirmou Pomini, durante painel do evento Santos Export.

Os impactos para operações portuárias, considerando a implantação do canteiro de obras, execução e entrega, foram um dos principais temas levantados nas audiências públicas presenciais em Santos e Guarujá, realizadas na semana passada. Pomini ressaltou que os estudos estão sendo aprofundados pela engenharia e o cronograma que consta na audiência pública poderá ser modificado, dependendo dos novos estudos.

O diretor-presidente da APS frisou que a premissa será o menor impacto possível às operações portuárias, rodoviárias e ferroviárias. Ele garantiu que todos os detalhes serão submetidos ao mercado, para em conjunto com agentes e entidades setoriais para decidir o melhor momento para interdição dessas 72h para implementação dessa placa. "Não sabemos quantas placas serão aprofundadas. Para cada placa, teremos a interdição parcial do canal permitindo entrada e saída de navios com cronograma que será equacionado com o mercado", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/04/2024

'BR DOS RIOS' TEM PROMESSA DE IR ALÉM DE OBRAS PÚBLICAS E CONCESSÕES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 22/04/2024 - 15:21



Arquivo/Divulgação

Dino Batista, indicado para comandar secretaria de hidrovias, disse que programa será amplo e vai abranger questões que preocupam principais agentes desse segmento

O diretor de navegação e hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Dino Antunes Batista, disse, na última sexta-feira (19), que o 'BR dos Rios' será um programa amplo relacionado à navegação interior e ao transporte fluvial, que vai tratar não somente das obras públicas e concessões. O futuro secretário nacional de hidrovias e navegação da pasta adiantou que o programa, em discussão, vai endereçar ações apontadas pela iniciativa privada, como a segurança patrimonial na região Norte e a formação de fluviários, a fim de oferecer uma estrutura mais adequada para que setores envolvidos na navegação interior possam dialogar com o setor público.

Batista citou a criação de conselhos hidroviários e do Conahidro (Comitê Nacional de Hidrovias), que deverá congrega instituições envolvidas na operação hidroviária, além da regulamentação da Lei das eclusas, entre outras ações. "O BR dos Rios, enquanto grande programa a abraçar ações nas hidrovias, vai trazer diversas propostas. Pretendemos anunciar quais serão essas propostas o quanto antes para mercado entender nossas linhas de ação", afirmou Batista, durante o webinar 'Diálogo com as Associadas da ABTP — Hidrovias e Navegação: estratégia e prioridades', promovido pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários.

Na ocasião, ele destacou que grande parte dos temas já vem sendo conversada com o setor, pelo menos, desde 2021. "Esperamos que o programa como um todo cubra diversos pontos colocados pela iniciativa privada, quem de fato executa e cria as condições que temos hoje para o desenvolvimento do transporte fluvial (...) Efetivamente, a grande prioridade que ministro nos deu foi a navegação interior", avaliou.

Batista ponderou que, apesar de as prioridades da secretaria estarem relacionadas ao modal hidroviário, a navegação está na agenda da secretaria. Ele falou da necessidade de finalizar a

regulamentação do BR do Mar (Lei 14.301/2022), que trata da cabotagem, assim como trabalhar questões pontuais apoio portuário e do longo curso, além de desenvolver políticas para o apoio marítimo, preparando-no em especial para o futuro mercado de energia eólica offshore.

Batista chamou a atenção para a necessidade de ampliar a articulação e proximidade com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em relação à definição de prioridades em termos de obras públicas e acompanhamento das prioridades que forem definidas. Além disso, o orçamento das obras do modal hidroviário ficará concentrado na secretaria.

O futuro secretário acrescentou que as hidrovias têm relevância dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) quase todas as obras públicas hidroviárias estão consideradas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o que traz uma relativa vantagem quanto à possibilidade de articulação junto ao governo e a órgãos federais e estaduais. “Até o momento, trabalhamos com uma estrutura pequena que tínhamos para trabalhar dentro do departamento de navegação e hidrovias. Agora, vamos ter fôlego maior e estrutura maior para trabalhar questões orçamentárias, mas também de acompanhamento”, ressaltou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/04/2024

DINO BATISTA E ALEX ÁVILA SÃO DESIGNADOS PARA PRESIDÊNCIA DO CDFMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22/04/2024 - 11:28



Foto: Sérgio Francês/MPor

Titular e suplente serão os novos representantes da equipe do MPor no conselho diretor do fundo

O ministro de portos e aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, designou o diretor de navegação e hidrovias da pasta e futuro secretário nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes Batista, para presidir o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). A função vinha sendo conduzida pela conselheira suplente, a secretária-executiva do

ministério, Mariana Pescatari, desde a saída de Roberto Gusmão, em outubro do ano passado.

O suplente de Dino Batista no CDFMM será o secretário nacional de portos e transportes aquaviários (SNPTA/MPor), Alex Ávila. A portaria, publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (22) e que já está em vigor a partir de hoje, também designa Dino Ávila Busso para ser o representante titular da Marinha do Brasil, no lugar de Carlos Henrique de Lima Zampieri.

SNHN

Na última sexta-feira (19), Batista disse que aguarda sua nomeação como secretário de hidrovias ser publicada no diário oficial, bem como os trâmites de criação da SNHN, que foi anunciada no último dia 9 e, conforme seu decreto, entra em vigor a partir do próximo dia 29 de abril. A SNHN vai dar prioridade às hidrovias do país, a fim de desenvolver os atuais 20 mil quilômetros de hidrovias economicamente navegáveis, com potencial estimado em mais de 40 mil km.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/04/2024

JAPÃO PLANEJA PORTA-CONTÊINERES DE PRÓXIMA GERAÇÃO PARA EMISSÕES ZERO E EFICIÊNCIA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 21/04/2024 - 18:45

Um consórcio japonês formado pela empresa de navegação costeira Imoto Lines e pela empresa de software marítimo Marindows desenvolvem um esforço apoiado pelo governo para desenvolver um navio porta-contêineres de próxima geração. Os planos exigem não apenas que o navio aborde a

descarbonização com a capacidade de operar livre de emissões, mas também que enfrente os desafios emergentes devido à falta de marítimos no Japão. As empresas programaram a conclusão da embarcação para janeiro de 2027.



A Imoto, operadora líder de navios feeders, relata que os projetos da nova embarcação apresentam uma capacidade operacional híbrida centrada em baterias. A embarcação poderá utilizar baterias em contêineres que podem ser trocadas para ampliar sua eficiência. A embarcação deverá operar com três contêineres de bateria de 20 pés, com capacidade de energia presumida de 2.000 kWh.

A embarcação também será equipada para usar energia em terra enquanto estiver no cais, tanto para alimentar suas operações quanto para recarregar. Usando dois motores de 360kW, a embarcação deverá atingir uma velocidade de 12,5 nós. Seu alcance máximo em operações híbridas será de 2,7 mil milhas. O navio também será projetado para a futura instalação de tecnologias de baixo impacto ambiental, como o combustível hidrogênio.

Os planos prevêem que o porta-contêineres tenha capacidade para 200 TEUs. A projeção é de 499 toneladas brutas, com comprimento total de 81 metros e boca de 13,5 metros. O estaleiro Miura, da cidade de Saiki, construirá o navio.

O navio será implantado na rota entre Kobe e Hiroshima. Também funcionará como um projeto de demonstração apoiado pelo Programa de Pesquisa e Desenvolvimento de Tecnologia Neutra em Carbono do Ministério do Meio Ambiente.

Além de enfrentar os desafios das operações com emissão zero, a Imoto aponta para os desafios da escassez de marítimos e de marinheiros qualificados. O governo destacou no passado os desafios previstos à medida que a população japonesa envelhece.

Trabalhando com a Marindows, eles planejam desenvolver operações padronizadas que serão apoiadas por um centro de operações em terra, o que significa que a embarcação exigirá menos pessoas e menos habilidades e experiência para operar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/04/2024

PETROBRAS INVESTE R\$ 160 MILHÕES EM PARADA PROGRAMADA DE MANUTENÇÃO NA RECAP

Da Redação OFFSHORE 21/04/2024 - 18:44



Refinaria de Capuava, em Mauá (SP), terá 1,5 mil pessoas no pico dos serviços

A Petrobras iniciou no sábado (20) parada de manutenção na Refinaria de Capuava, em Mauá (SP). A companhia está investindo R\$ 160 milhões com o objetivo de preservar a integridade dos equipamentos e a segurança das pessoas, e aumentar a eficiência no processo produtivo.

Segundo a gerente geral da refinaria, Márcia Cristina Andrade, “o objetivo principal é garantir a segurança das pessoas e a confiabilidade dos ativos, assim como tornar a produção mais eficiente, inclusive com ganhos ambientais, em linha com o Plano Estratégico da Petrobras”.

Para a realização dos serviços, que terão duração de aproximadamente 25 dias, foram contratadas empresas especializadas para atuar nas frentes de trabalho, o que reunirá 1,5 mil pessoas na

refinaria no pico das obras. No principal contrato, cerca de 80% desses postos foram ocupados por mão de obra da região.

A parada programada tem como objetivo principal realizar manutenção e troca de componentes dos reatores das unidades de hidrotreatamento. Essas unidades são responsáveis por produzir derivados como Diesel S10 e Gasolina S50 que são combustíveis mais limpos, com baixíssimos teores de enxofre e nitrogênio. Dessa forma, a parada é essencial para garantir a eficiência máxima dessas unidades e a qualidade dos produtos.

Contratos de abastecimento não serão afetados

A Recap tem capacidade de processar, diariamente, 10.000 m³/d (62,8 mil barris) de petróleo e é responsável pela comercialização de cerca de 30% do volume de combustíveis consumido na região da Grande São Paulo, incluindo o Polo Petroquímico do Grande ABC. Seus principais produtos são gasolina e diesel, aguarrás, propileno, etileno, gasolina e GLP (Gás de cozinha).

A parada programada de manutenção não afetará o abastecimento desses produtos ao mercado. "Nosso planejamento sempre prevê a formação de estoques prévios às paradas e, durante a sua realização, atuamos de forma integrada com as áreas comercial e de logística para garantir o atendimento aos nossos clientes", conclui a gerente geral da refinaria, Márcia Cristina Andrade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/04/2024

PETROBRAS APROVA NOVAS OPORTUNIDADES PARA USO DOS RECURSOS DO FUNDO DE DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação OFFSHORE 21/04/2024 - 18:43



Fundo de Descarbonização da Petrobras vai direcionar recursos para instalação de usinas fotovoltaicas em refinarias. Total de oportunidades financiadas pelo fundo já alcança potencial de reduzir emissão superior a 1,5 milhão de toneladas de CO₂ por ano

O Fundo de Descarbonização da Petrobras vai direcionar recursos para implementação de usinas fotovoltaicas nas refinarias Gabriel Passos (Regap), em Minas Gerais, Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, e Paulínia (Replan), em São Paulo. Essas oportunidades de descarbonização passam a integrar a carteira de 33 projetos atualmente financiados pelo Fundo, que, juntos, têm capacidade de reduzir a emissão em 1,52 milhão de toneladas de CO₂ por ano, ou seja, equivalente às emissões operacionais de toda uma refinaria. A capacidade total estimada das 3 plantas será da ordem de 48MW, com partida prevista para 2025.

"A instalação de usinas fotovoltaicas integradas ao sistema de geração de refinarias permite a melhoria da integração e confiabilidade operacional, reduzindo o consumo de gás e, conseqüentemente, as emissões de gases de efeito estufa (GEE), em linha com o planejamento estratégico da empresa para uma transição energética justa", diz o diretor de Processos Industriais e Produtos, William França da Silva.

Os investimentos aprovados por meio da carteira do Fundo de Descarbonização alcançam todas as áreas de negócio da companhia e impulsionam a capacidade da Petrobras de neutralizar as emissões operacionais até 2050. "A Petrobras é uma grande consumidora de energia, o que é uma alavanca importante para a nossa ambição de avançarmos, nos próximos anos, em projetos de geração renovável de grande materialidade, buscando aliar projetos rentáveis com a progressiva descarbonização das nossas atividades e dos nossos produtos", afirma o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, Maurício Tolmasquim.

Fundo de Descarbonização

O Fundo de Descarbonização da Petrobras foi criado para apoiar ações de descarbonização das operações da empresa nos segmentos de exploração e produção, refino, gás e energia e logística. Conta, atualmente, com a disponibilidade orçamentária de US\$ 1 bilhão no quinquênio 2024-2028. A Petrobras tem o compromisso de reduzir suas emissões operacionais totais em 30% até 2030 (em comparação com 2015) e, no longo prazo, a ambição de neutralizar suas emissões operacionais de gases do efeito estufa até 2050 e influenciar parceiros a atingirem essa ambição.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/04/2024

PETROBRAS E BP ASSINAM MEMORANDO DE INTENÇÕES PARA NEGÓCIOS E PESQUISA

Da Redação OFFSHORE 21/04/2024 - 18:43



Empresas estudarão parceria para além da atividade exploratória

A Petrobras e a bp assinaram um Memorando de Entendimentos (MoU) na quinta-feira (18) com a finalidade de promover discussões e colaboração entre as empresas. Esse acordo não vinculante foca em temas como: oportunidades de negócios em combustíveis sustentáveis, créditos de carbono, refino e exploração e produção. As empresas também buscarão

atuar em conjunto em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação.

“Vamos aprofundar as conversas para troca de conhecimento, sinergia de ativos e oportunidades de desenvolvimento de produtos e negócios que atendam a uma sociedade e um mercado cada vez mais exigentes”, afirmou o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

“A bp e a Petrobras construíram um forte relacionamento como parceiros nos blocos exploratórios no Brasil. Estou entusiasmado com essa oportunidade de reunir nossas competências, experiências e habilidades para ampliar nossa cooperação em novas áreas no Brasil e potencialmente, no mundo.”, afirmou William Lin, vice-presidente executivo de Regiões, Corporações e Soluções da bp.

O memorando tem duração de dois anos. Para acompanhar o progresso dos estudos e discussões, serão formados comitês de representantes de ambas as empresas.

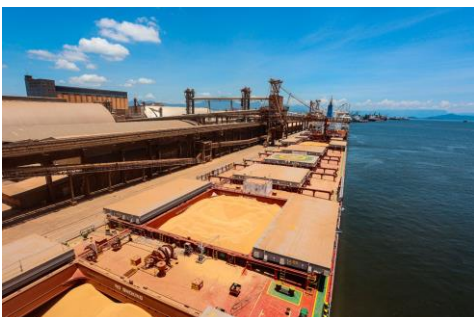
As duas empresas já são parceiras em blocos exploratórios no segmento de Exploração & Produção, dentre eles Alto de Cabo Frio Central, na Bacia de Campos e na Bacia de Barreirinhas, todos operados pela Petrobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/04/2024

CHINA RECEBE 91,8% DA EXPORTAÇÃO DE SOJA MOVIMENTADA NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/04/2024 - 18:42



Crédito imagem: Rodrigo Felix Leal / Seil

No 1º trimestre, a Portos do Paraná movimentou mais de 3 milhões de toneladas para o país asiático

A China é o principal destino das cargas de soja movimentadas no Porto de Paranaguá, representando 91,8% da commodity. Segundo dados do governo federal (Comex Stat), entre janeiro e março deste ano 3.208.185 toneladas de soja saíram do principal porto paranaense com destino ao país

asiático.

O número é 105% maior do que o registrado no mesmo período do ano passado, 1.563.276 toneladas. De 2023 para 2024, o Porto de Paranaguá passou de terceiro para segundo lugar em movimentação nacional de soja com destino ao país asiático (20%), ficando atrás apenas de Santos (42,4%), representando \$6,7 bilhões de FOB.

“Mesmo com a quebra nacional na safra no Brasil, os portos paranaenses seguem movimentando com mais eficiência e atendendo a grande demanda chinesa. No primeiro trimestre registramos recorde de movimentação histórica geral, o que comprova a excelência dos portos na dinâmica das operações”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Além da estratégia logística dos portos paranaenses, as safras menores registradas em outros países podem ter influenciado a crescente movimentação de soja. Na Argentina, a redução de produtividade do ciclo agrícola 2022/2023 pode ter influenciado a busca chinesa por soja brasileira, incluindo um aumento da demanda no Paraná.

“A Argentina é o terceiro maior produtor de soja no mundo, depois do Brasil e dos Estados Unidos, e isso com certeza impacta no mercado mundial, em oferta, em disponibilidade do produto e em preço. Nesse período, o Brasil teve uma safra muito interessante, uma safra recorde em 2022/2023, de 150 milhões de toneladas de soja, e ocupou esse espaço deixado pela Argentina”, explicou o especialista em economia, Giovani Ferreira.

Segundo Ferreira, a expectativa da safra argentina para este ano é de cerca de 50 milhões de toneladas de soja. “A exportação de soja do Brasil para a China vai continuar crescendo, mas daqui para frente talvez o fator não seja mais necessariamente a quebra na Argentina, mas sim um crescimento orgânico da demanda chinesa”, destacou Giovani.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/04/2024

ARTIGO - NAVEGANDO NO MAR DAS CONVENÇÕES

Por Adilson Luiz Gonçalves OPINIÃO 20/04/2024 - 09:54



Num evento recente, foram abordados aspectos das convenções sobre relações marítimas internacionais, e a tentativa de unificação de regras.

Essa discussão é sempre necessária, considerando que, segundo a Internacional Maritime Organization (IMO) cerca de 90% do transporte de mercadorias do mundo é feito pelo modo aquaviário, incluindo navegação interior, cabotagem e longo curso. No caso do Brasil, consta que essa movimentação supera esse percentual!

Foi dada ênfase às Regras de Haia (1924, alteradas em 1968, recebendo a denominação Haia-Visby), de Hamburgo (iniciativa da ONU de 1978, mas que só entrou em vigor a partir de 1992), e de Rotterdam (1998, em vigor a partir de 2004).

Esse tipo de instrumento depende da adesão de países, o que nem sempre ocorre.

O ideal seria sua unificação, mas ainda assim não seria assegurado que todos os atuais 193 países filiados à ONU fossem signatários, em função de interesses divergentes.

O Brasil, por exemplo, não é signatário das Regras de Haia, Haia-Visby e Rotterdam. É signatário das Regras de Hamburgo, mas não ratificou sua adesão.

Um dos motivos para essa não aderência é o entendimento de que esses regramentos tendem a favorecer os transportadores, sendo que o Brasil tem se configurado com país “transportado”.



E pensar que no século 19 tínhamos a terceira frota marítima do mundo e que, até a década de 1970, tínhamos grandes estaleiros em atividade no Brasil. É certo que a produção naval nacional sempre esteve atrelada a demandas estatais, inclusive de armadores nacionais, com destaque para o Lloyd Brasileiro, extinto em 1997.

O BR do Mar, incluindo a disponibilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM), tende a fomentar a produção naval no Brasil, porém dificilmente colocará nosso país em condições de concorrer com os estaleiros coreanos e chineses na produção de navios de grande porte. O próprio fato da disponibilização desse subsídio já é uma evidência dessa limitação, o que denota a necessidade de repensar nosso arcabouço legal e fiscal para tornar o Brasil competitivo em vários âmbitos.

A reforma tributária, ora em fase de regulamentação, é considerada por alguns como fundamental para o incremento da indústria nacional, em geral. Porém, no âmbito do transporte marítimo, dificilmente será possível que armadores nacionais consigam competir com as internacionais Maersk, MSC, COSCO, CMA-CGM e Hapag-Lloyd.

A Transpetro, estatal, é o único armador nacional entre os 100 maiores do mundo, mas sua área de atuação é ultra específica, restringindo-se basicamente ao transporte de petróleo, gás e outros produtos químicos.

Ainda segundo a IMO, existem mais de 50 mil navios mercantes no mundo.

Os países em desenvolvimento, Brasil incluso, são os principais exportadores, basicamente de “commodities” (granéis minerais e agronegócio), e também os principais importadores, com ênfase em produtos industrializados, de alto valor agregado.

Como já mencionado, não será fácil unificar e uniformizar regras e convenções, ainda mais quando os interesses dos países desenvolvidos e principais armadores tendem a predominar. Esse cenário é desafiador, preocupando exportadores e importadores, e propiciando um mercado extremamente interessante para operadores do Direito especializados nas áreas marítimas, portuárias e aduaneiras.

Mas também chamou a atenção a menção à Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios.

O que fazer com as centenas de embarcações que todos os anos são desativadas? Esse questionamento também vale para estruturas “offshore” descomissionadas, como as plataformas de petróleo, por exemplo.

Tivemos o exemplo recente do imbróglia que foi a destinação do descomissionado navio-aeródromo “São Paulo” e localmente o caso do ex-navio oceanográfico “Professor W. Besnard”.

A solução para o “São Paulo” foi o afundamento. Quanto ao “Prof. Besnard”...

A principal preocupação é como o desmantelamento de embarcações será procedido. No que se refere ao casco, a destinação tende a ser a indústria siderúrgica. No caso do Brasil, o Estaleiro Rio Grande, no Rio Grande do Sul, faz desmantelamento de embarcações e estruturas marítimas. Consta que a Gerdau aproveita o metal decorrente.

Existem questões comerciais e técnicas envolvidas, mas a Usiminas, caso seja possível reativar um de seus altos fornos, também poderia entrar nesse mercado. Na década de 2010 haveria até a possibilidade de a empresa construir uma fábrica de blocos navais nas instalações de Cubatão, além da de “blanks”, criada pela Usiminas Mecânica no final da década anterior.

A Convenção de Hong Kong reconhece que “a reciclagem de navios contribui para um desenvolvimento sustentável e, como tal, é a melhor opção para navios que tenham chegado ao fim



da sua vida útil”, e pontua a importância da segurança nesse processo e a necessidade de que novas embarcações utilizem materiais e sistemas de propulsão menos impactantes ao meio ambiente.

Em seu artigo 2 – Das Definições, a Convenção define, entre outros termos e expressões:

3 “Autoridade Competente” significa uma autoridade governamental, ou autoridades governamentais, designada por uma Parte como responsável por desempenhar, dentro de uma área, ou áreas, geográficas especificadas, ou dentro de uma área, ou áreas, de conhecimento, tarefas relacionadas com as Instalações de Reciclagem de Navio que estiverem operando dentro da jurisdição daquela Parte, como especificado nesta Convenção.

[...]

10 “Reciclagem de Navio” significa a atividade de desmanchar, completa ou parcialmente, um navio em uma Instalação de Reciclagem de Navios, para recuperar - 3 - componentes e materiais para reprocessamento e reutilização, cuidando, ao mesmo tempo, dos materiais potencialmente perigosos e de outros materiais, e abrange as operações associadas à reciclagem, à armazenagem e ao tratamento de componentes e materiais no local, mas não o seu processamento posterior, ou o seu depósito em instalações separadas.

11 “Instalação de Reciclagem de Navios” significa uma área definida que seja um local, um estaleiro ou uma instalação utilizada para a reciclagem de navios.

12 “Companhia de Reciclagem” significa o proprietário da Instalação de Reciclagem de Navios, ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido do proprietário da Instalação de Reciclagem de Navios a responsabilidade pelo funcionamento da atividade de reciclagem de navios e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha concordado em desempenhar todas as tarefas e em assumir todas as responsabilidades impostas por esta Convenção.

Também define uma série de procedimentos relativos à segurança e saúde ocupacional que seguramente implicariam ajustes na NR 29 – Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, entre outras normas regulamentadoras.

Porém, não encontrei menção à responsabilidade de construtores, armadores ou proprietários da embarcação quanto à sua efetiva participação no processo de desmantelamento da embarcação desativada.

Numa analogia simplória com a construção civil, a demolição de uma edificação pode ser contratada, vendida ou gratuita, dependendo do interesse das partes.

No caso do porta-aviões “São Paulo”, após seu descomissionamento, ele foi vendido a uma empresa turca, cuja intenção era de desmantelá-lo. Isso não foi possível, pois a Turquia alegou manifestações da justiça brasileira relativas a aspectos previstos na Convenção de Hong Kong, mais especificamente a falta do inventário de materiais perigosos. No caso do “São Paulo”, a presença de algumas toneladas de asbestos (amianto) eram o principal problema. “O resultado dessa melodia”, como diz uma antiga canção, que celebrou a expressão “gato na tuba”, foi o afundamento da embarcação, pela Marinha, a cerca de 350 km da costa pernambucana.

O afundamento de uma embarcação pode ocorrer por múltiplos motivos: causas naturais, mau uso, falta de manutenção, sinistros, imperícia, sabotagem, ataques, etc. Existem milhares, talvez milhões — se considerarmos desde o início das navegações — de embarcações soçobradas nos rios, lagos, mares e oceanos do mundo. Muitos defendem que essa condição as tornam parte de um ecossistema marinho.

O incêndio do cargueiro grego "Ais Giorgis" no Porto de Santos, em 1974, foi um caso em que essa solução não foi prevista nem bem-vinda, muito pelo contrário. Ele foi encalhado no canal do estuário, onde permaneceu em chamas. Posteriormente, em 1979, uma tempestade resultou em seu



afundamento. Ele só foi completamente removido em 2013, utilizando recursos financeiros do Governo Federal, mesmo assim somente após inventário, definição da remoção e destinação dos materiais ainda existentes na embarcação. Qual foi o destino do material desmantelado?

A Turquia é um dos principais importadores de “scrap metal” (sucata, a grosso modo) do mundo, junto com Índia, Paquistão e Bangladesh. Juntos, esses países absorvem aproximadamente 60% desse mercado.

A sucata é normalmente utilizada na siderurgia, constituindo um meio de reciclagem de material.

O Brasil é uma referência mundial em reciclagem de alumínio, mas com o aço é um pouco diferente, tal é a dificuldade encontrada, por exemplo, para reciclar carcaças de caminhões que já deveriam ter deixado de circular há muito tempo. O destino desses “paus velhos” poluentes e capengas é geralmente é campo, feiras livres ou portos, onde atuam apenas localmente, em condições de segurança precárias, mas imprescindíveis ao sustento de várias famílias. Programas de reciclagem não têm conseguido resolver esse problema, não apenas por problemas de financiamento, como de quem tenha interesse em reciclar. No caso de embarcações, isso é ainda mais complexo.

O desmantelamento e reciclagem de embarcações seria um bom negócio?

Para os países mencionados, parece que sim. Mas será que a implantação plena do disposto na Convenção de Hong Kong manterá essa condição?

É importante asseverar que não é aceitável submeter trabalhadores a atividades perigosas e insalubres em nome da rentabilidade empresarial. Isso tende a caracterizar aviltamento da vida humana, uma virtual escravidão. Porém, é preciso entender qual é o papel dos construtores, armadores e Estados nesse contexto, que não parece estar bem claro na Convenção, ao menos nesse ponto.

Caberia apenas a eles produzir, lucrar e se livrar, sem ônus, da embarcação, finda sua vida útil ou em função de acidentes?

Se um navio foi construído utilizando materiais perigosos, não cabe ao construtor arcar, ao menos em parte, com o processo de destinação segura desses produtos, no caso de desmantelamento?

O "Costa Concordia" foi construído em estaleiro de Gênova, teve seu batismo de quilha em 2006, por lá, e naufragou em 2012, na costa da Itália. Em 2014, ele foi retirado e rebocado ao Porto de Gênova, onde teve seu desmantelamento concluído, em 2016. Muito justo, além de lógico.

Numa época em que tanto se fala em ESG, antes disso já se propunha a Logística Reversa que, segundo o Sistema Nacional de Informações sobre a Gestão dos Resíduos Sólidos (SINIR), é definida como:

[...] um instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada.

No caso do desmantelamento de embarcações, certamente as toneladas de aço e os quilômetros de cabeamento elétrico, entre outros materiais, serão destinados à reciclagem, desde que haja quem compre esses materiais, e instalações para seu processamento. Pode ser um excelente mercado! Quanto à destinação de materiais perigosos, a questão é um pouco mais complexa.

Considerando a Logística Reversa, caberia aos estaleiros que construíram as embarcações essa responsabilidade?



Bem, um estaleiro não conta com siderúrgica própria, mas poderia se comprometer a comprar aço produzido a partir do metal reciclado.

E se o estaleiro não mais existir? O armador poderia arcar com os custos da reciclagem ou exigir do estaleiro a utilização desse material.

Pode ser que isso já ocorra, até porque seria um incentivo para o desmantelamento e reciclagem.

Seria a soma do: “Quem pariu, mantém e balanceia!”, com o: “Quem comeu a carne que roa o osso!”.

Mas nem tudo é claro ou universal, daí a necessidade de estabelecer convenções e regras, quase sempre sujeitas a interpretações ou literalidades, de acordo com as convicções e interesses dos envolvidos. Assim, transitando entre o “ipsis litteris”, o “ipso facto”, o “dubium” e o “periculum in mora”, sempre haverá um “fumus” além do das chaminés das embarcações.

O problema dessas convenções e regramentos internacionais é que eles têm certa tendência de beneficiar países desenvolvidos, transferindo o problema para os países em desenvolvimento ou pobres.

Alguns países africanos e asiáticos têm se transformado em “lixões” de países desenvolvidos que não fazem sua lição de casa, mas cobram dos emergentes e pobres iniciativas de preservação ambiental draconianas, ou pagam para manterem essa condição com os tais créditos de carbono ou financiamentos com fundos alimentados com recursos oriundos de atividades nem sempre amigáveis com o meio ambiente.

Segundo o Bureau Veritas:

A geração do crédito acontece à medida que os países se esforçam em ações que visam o desenvolvimento sustentável, e buscam evitar o aumento do efeito estufa. Exemplos desses projetos são o empenho em reduzir os níveis de desmatamento, as campanhas para o consumo consciente, o uso de fontes de energia alternativas, entre outros.

Curioso que essa definição fala em redução de níveis de desmatamento, não em aumento de níveis de reflorestamento, o que implicaria ações nos países desenvolvidos. Assim, esses créditos têm sido usados normalmente para compensações fora de seus territórios, incluindo o financiamento de entidades que, com a melhor das intenções ambientais, acabam por prejudicar a geração de empregos e divisas nos países “beneficiados”. Junto com outros atores também bem intencionados, transformam desenvolvimento sustentado em estagnação socioeconômica.

Assim, os países emergentes acabam virando “detergentes” da falta de responsabilidade pregressa e atual dos países desenvolvidos, e da hipocrisia de alguns de seus mandatários, que nada mais fazem do que praticar protecionismos aos seus produtores, e assegurar mercados externos para seus produtos industrializados.

Convenções e regramentos internacionais são interessantes e necessários, enquanto tratem de forma equânime seus signatários. No âmbito do comércio marítimo, essa condição não tem sido alcançada de forma satisfatória, havendo desequilíbrio entre transportados e transportadores, com ou sem bandeiras de conveniência.

O assunto é complexo, e o Brasil ainda não aderiu efetivamente a nenhum dos convênios e regramentos aqui mencionados.

Faz sentido, por um lado. Mas por outro, é preciso que o planejamento estratégico do país considere como participar de forma mais efetiva e menos submissa às decisões internacionais, em vez de continuar mera vítima das circunstâncias.

Adilson Luiz Gonçalves é engenheiro, pesquisador universitário, escritor e membro da Academia Santista de Letras

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/04/2024

OCEANPACT ADQUIRE 20% DE PARTICIPAÇÃO EM EMPRESA DE METEOROLOGIA E OCEANOGRAFIA

Da Redação OFFSHORE 19/04/2024 - 21:02



Arquivo/Divulgação

Investimento na Atmosmarine permitirá oferta de novas soluções para atender setor de petróleo e gás

A OceanPact adquiriu 20% de participação na Atmosmarine, empresa nacional de capital fechado especializada em meteorologia, oceanografia, monitoramento ambiental e análise de dados. A operação foi concluída em dezembro de 2023.

“Essa soma de conhecimento, especialistas e inteligência de dados da OceanPact e da Atmosmarine aumenta a oferta de soluções para o setor de óleo e gás a partir dos cruzamentos de um número enorme de informações, contribuindo para uma maior eficiência nas operações no mar, e para uma resposta mais rápida em possíveis emergências”, destacou Arthur Kós, diretor de tecnologia e inovação da OceanPact.

A Atmosmarine começou sua atuação no mercado em 2019, como uma startup da Incubadora de Empresas da Coppe/UFRJ. Junto à OceanPact, a Atmosmarine poderá fornecer previsões e medições meteoceanográficas em escalas locais, regionais e globais; e serviços de previsão de tempo e clima a partir do uso de tecnologias e ferramentas avançadas para auxiliar a prever condições do mar, comportamento de embarcações, melhores rotas e estudos climatológicos.

As informações capturadas, geradas e analisadas pela Atmosmarine permitirão a identificação, por exemplo, de períodos mais adequados para a realização de transbordo de carga ou pessoal, operações de ROV (veículos submarinos operados remotamente), identificação de janelas de navegação mais econômicas, entre outros serviços.

“O investimento da OceanPact já nos levou para outro parâmetro de atuação. Foi bom para todos. Tínhamos especialistas, tecnologia, software e dados, e todo o potencial para crescer. Agora, temos mais profissionais e possibilidades de desenvolver nossos projetos para o mercado. Um ganha-ganha para as duas empresas, o mercado e a sociedade”, afirmou Ronaldo Palmeira, um dos sócios fundadores da Atmosmarine.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2024

BNDES PERCEBE AQUECIMENTO NAS CONSULTAS PARA FINANCIAMENTO DE PROJETOS OFFSHORE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 19/04/2024 - 20:13



Banco de fomento avalia que mercado está mais movimentado, com lançamento de licitação da Petrobras para contratação de barcos de apoio. Outro destaque foi recente aprovação de prioridade do FMM para projetos de FPSOs da Petrobras

O BNDES avalia que o período de vale na carteira de grandes projetos da construção naval e offshore do país serviu para discussões junto ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) sobre políticas públicas e novas possibilidades de projetos com financiamento do fundo setorial. A chefe Departamento de gás, petróleo, navegação e descarbonização do banco, Elisa Salomão, lembrou que, recentemente, o conselho diretor do FMM



aprovou prioridade para o financiamento dos projetos (Seap I e Seap II), da Petrobras, que somam R\$ 8,56 bilhões. Ela ressaltou que o banco esteve presente nos momentos de alta e de retração da indústria e que está à disposição para contribuir com a retomada da indústria naval.

“Discutimos a possibilidade de financiamento do FMM para módulos, plataformas, embarcações de energia offshore, desmantelamento de plataformas. Agora, vemos esses investimentos aparecerem e terem possibilidade de serem financiados pelo fundo (...). Estamos trabalhando para viabilizar esses projetos, torcendo para que o bid seja positivo e que possamos financiá-los”, analisou.

Elisa ressaltou que, durante os anos de baixa na demanda por novas construções de grande porte, o BNDES continuou presente na negociação dos contratos e apoio em investimentos em modernização e docagem de navios. Outra percepção do BNDES é que o mercado está mais movimentado com as concorrências lançadas recentemente, como a licitação da Petrobras para a contratação de 12 PSVs (transporte de suprimentos).

“Já vemos uma grande movimentação no mercado e bastante interesse do setor. O alongamento dos prazos dos contratos de afretamento [apoio offshore] oferecidos pela Petrobras também contribui para a financiabilidade desses projetos. Vemos aquecimento da demanda voltando e estamos à disposição para fazer avaliação e financiar esses projetos”, afirmou, na última quinta-feira (18), durante o evento ‘Fortalecimento da indústria naval nacional e o setor energético offshore’, promovido pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), no Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2024



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: 22/04/2024