

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 043/2024
Data: 15/05/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
UM AEROPORTO	4
CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DEVE INTERDITAR PARTE DO CANAL DO PORTO	5
VEJA COMO OS NAVIOS NO PORTO DE SANTOS SÃO ATENDIDOS NAS 24 HORAS DO DIA	7
ATRASO DE NAVIOS COM CAFÉ NO PORTO CHEGA A 80% EM ABRIL	10
ANTAQ DETERMINA ISENÇÃO DE TARIFAS A NAVIOS DE TODO O PAÍS	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL MUC04, LOCALIZADO NO PORTO DE FORTALEZA (CE).....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E AUTORIDADES PORTUÁRIAS DEBATEM SOBRE EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA, GOVERNANÇA E SUSTENTABILIDADE.....	13
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E RECEITA FEDERAL TRABALHAM EM CONJUNTO PARA FACILITAR O ENVIO DE DOAÇÕES DO EXTERIOR PARA O RIO GRANDE DO SUL	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
"PRIORIDADE É REESTABELECEM O TRÁFEGO NAS ESTRADAS DO RIO GRANDE DO SUL", DIZ RENAN FILHO.....	15
CARTEIRA DE PROJETOS RODOVIÁRIOS É APRESENTADA A INVESTIDORES GLOBAIS REUNIDOS EM NY: OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS REPRESENTAM US\$ 23,3 BI	16
MINISTRO DOS TRANSPORTES EMBARCOU PARA O RIO GRANDE DO SUL PARA VISTORAR CAMINHOS ASSISTENCIAIS E OBRAS DE RECUPERAÇÃO EM RODOVIAS	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – UM DESAFIO URGENTE	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Safra 1</i>	18
<i>Safra 2</i>	19
<i>Mercosul</i>	19
<i>Escassez 1</i>	19
<i>Escassez 2</i>	19
NACIONAL -LULA DEMITE JEAN PAUL PRATES DO COMANDO DA PETROBRAS	19
RS: MINISTRO QUER LIBERAR VIAS PARA VEÍCULOS DE PEQUENO E MÉDIO PORTE O QUANTO ANTES.....	20
NACIONAL - RESOLUÇÃO DA ANTAQ PRIORIZA ATRACAÇÃO DE NAVIOS HUMANITÁRIOS EM PORTOS	22
REGIÃO SUL - GOVERNO DO RS LIBERA FORMULÁRIO DE PERDAS PARA EMPRESAS ATINGIDAS PELAS ENCHENTES	23
NACIONAL - CÂMARA DISCUTE SOBRE MORTE DO CACHORRO JOCA EM AVIÃO.....	24
REGIÃO NORTE - CEO DO BRASIL EXPORT SE REÚNE COM PRESIDENTE DO TJ DE TOCANTINS.....	25
RIO GRANDE DO SUL - SETOR SOLIDÁRIO.....	25
REGIÃO SUDESTE - ALESP LANÇA FRENTE PARLAMENTAR DA 3ª PISTA DA IMIGRANTES EM SANTOS	26
MUDANÇAS CLIMÁTICAS - MUDANÇAS NO CLIMA VÃO LEVAR A PERDAS DE 11% NO PIB DA AMÉRICA LATINA, DIZ RELATÓRIO.....	28
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	29
APS ORGANIZA E AMPLIA MUTIRÃO DE DOAÇÕES PARA O RS	30
SP AUMENTA EXPORTAÇÕES DE AÇÚCAR E CAFÉ E AGRO TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,5 BILHÕES NA BALANÇA COMERCIAL.....	31
HAPAG-LLOYD E IKEA SE UNEM PARA DESCARBONIZAR ENVIOS DE CONTÊINERES DA ÁSIA.....	32
ESTADOS UNIDOS QUADRUPLOCAM O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS DA CHINA.....	32
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	33
JEAN PAUL PRATES DIZ QUE DEIXA PETROBRAS ‘BEM ENCAMINHADA’	33
MAGDA CHAMBRIARD VAI SUBSTITUIR JEAN PAUL PRATES NO COMANDO DA PETROBRAS.....	34
NOVA PRESIDENTE DA PETROBRAS É DEFENSORA HISTÓRICA DA EXPLORAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
FOZ DO AMAZONAS, OBRAS EM REFINARIAS, 'ESTALEIROS LOTADOS': O QUE PENSA MAGDA CHAMBRIARD, QUE VAI ASSUMIR A PETROBRAS.....	37
PETROBRAS PERDE R\$ 34 BILHÕES EM VALOR DE MERCADO APÓS SAÍDA DE JEAN PAUL PRATES.....	41



DURIGAN, DO MINISTÉRIO DA FAZENDA, PREGA NECESSIDADE DE MANTER RESTRIÇÃO FISCAL NA AJUDA AO RIO GRANDE DO SUL	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	44
COMO A CHINA SE TORNOU LÍDER MUNDIAL EM CARROS ELÉTRICOS E PAINÉIS SOLARES.....	44
AUREN ENERGIA COMPRA AES BRASIL EM NEGÓCIO COM TROCA DE AÇÕES E SE TORNA 3ª MAIOR GERADORA DO PAÍS	47
‘SEM PRIVATIZAÇÃO, PETROBRAS VAI SER UMA NAU SEM RUMO’, DIZ CASTELLO BRANCO.....	49
PETROBRAS: MAGDA SERÁ COBRADA A ACELERAR OBRAS E A RESSUSCITAR INDÚSTRIA NAVAL ; VEJA SEUS DESAFIOS	50
VALOR ECONÔMICO (SP).....	52
MUNICÍPIO DO RIO ESTÁ PRONTO PARA ATRAIR INVESTIMENTOS, DIZ PRESIDENTE DA INVEST.RIO NO SUMMIT BRAZIL-USA 2	
RIO TENDE A SER UM DOS ESTADOS COM MAIOR POTENCIAL DE INVESTIMENTO, DIZ CASTRO NO SUMMIT BRAZIL-USA	53
POR CAMILA ZARUR, VALOR — RIO	53
AEROPORTO DE PORTO ALEGRE DEVE FICAR FECHADO PELO MENOS ATÉ SETEMBRO, DIZEM SITES.....	54
RIO GRANDE DO SUL TEM DUAS BARRAGENS COM RISCO IMINENTE DE RUPTURA	55
EX-DIRETOR DO SISTEMA DE DRENAGEM DIZ QUE HÁ SOLUÇÃO RÁPIDA PARA PORTO ALEGRE.....	57
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	58
FAIXA REVERSÍVEL É REATIVADA NA ENTRADA DE SANTOS, SP; ENTENDA	58
PORTAL PORTOS E NAVIOS	59
RESTRIÇÕES IMPEDEM RETOMADA E UTILIZAÇÃO DO INHAÚMA PARA DESMANTELAMENTO DE EMBARCAÇÕES	59
MODELO DE VENDA DE PLATAFORMAS PARA RECICLAGEM FOI BEM RECEBIDO, AVALIA PETROBRAS	60
MOL ECONOMIZA ATÉ 17% EM COMBUSTÍVEL COM NAVIOS TRANSPORTADORES DE CARVÃO MOVIDOS A ENERGIA EÓLICA .	61
HAPAG-LLOYD ALCANÇA BONS RESULTADOS NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	61
O CONCEITO DE DESIGN DE NAVIO DA ULSTEIN PODE RESOLVER O DESAFIO DE EMISSÃO ZERO.....	62
GRANEL QUÍMICA INICIA A CONSTRUÇÃO DE TERMINAL EM SANTA HELENA DE GOIÁS.....	63
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

UM AEROPORTO

A polarização também toma conta dos debates em que uns defendem uma linha de raciocínio e outros acham explicações para

Por: Maxwell Rodrigues



Até quando defenderemos interesses ao invés de impulsionar novas alternativas que contribuam com o desenvolvimento e que preservem o meio ambiente, os negócios e a vida? Foto: Reprodução

Quando Silvio Costa Filho assumiu o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), acredito ele jamais imaginaria passar por uma situação tão complexa como o desastre que está ocorrendo no estado do Rio Grande do Sul.

Expressões como catástrofe socioambiental, emergência climática, adaptabilidade e resiliência dominam os noticiários e passam a integrar o vocabulário de autoridades e da população brasileira, na busca por explicações e soluções aos eventos climáticos extremos.

A polarização também toma conta dos debates em que uns defendem uma linha de raciocínio e outros acham explicações para o que não é possível explicar.

Até mesmo em um cenário como esse, a sociedade continua imersa em conceitos e percepções provenientes de uma agenda que não contribui e deixa de olhar para o que realmente importa. Será que nossa sociedade ou o mundo está doente?

O aeroporto de Porto Alegre virou um porto, as pessoas não conseguem chegar ou sair de lá sem o uso de embarcações. Diante de um desastre como esse, percebemos o quanto frágil estamos em diversos aspectos, mas quero destacar alguns deles.

Pelo lado social, continuamos no Brasil a criar métodos e regras para controlar pessoas e processos fruto da desconfiança e sem políticas públicas para punir severamente aqueles que estejam infringindo algo de fato. Os que fazem o bem são punidos por aqueles que fazem o mal. A entrega de insumos e mantimentos por “voluntários” deve seguir o rito de “foto + protocolo de entrega”, por exemplo. Burocratizamos o desastre!

Absurdos do nosso cotidiano nos negócios e na vida, que obrigam as empresas e pessoas de bem a ficarem reféns de uma burocracia que desvirtua as regras estabelecidas, transformando a sociedade em escravos de suas próprias normas.

Um estado que impõe inúmeras regras e processos que afetam as pessoas de bem pela ineficiência em controlar e gerir aqueles que as infringem.

Além da preocupação com o meio ambiente, a sociedade precisa combater lideranças que ganham popularidade em uma democracia que explora emoções, preconceitos, e ignorância para despertar o povo comum contra as elites, provocando as paixões da multidão e interrompendo as deliberações fundamentais.



Já na logística, sabemos que o Brasil inteiro se mobilizou para ajudar o estado do Rio Grande do Sul, com inúmeras doações e ajuda que chegam de todos os cantos. Com isso, mais uma fragilidade veio à tona e mostrou o despreparo para situações como a que está ocorrendo. Enviar, receber e distribuir tantos mantimentos e insumos que são necessários nesse momento, é quase impossível pela falta de oferta de infraestrutura.

Percebemos o quanto mais aeroportos, portos e estradas são importantes também nesse momento. O Ministério luta para criar uma nova malha portuária e aeroportuária nesse momento!

Um contêiner com comida e água, por exemplo, atravessa uma guerra sem fim pelos portos brasileiros para romper a burocracia e após transpor todas as batalhas, ao chegar no destino percebe que a logística de distribuição ainda sofre com o controle do controle daquilo que não precisa ser controlado agora e deve ser entregue a quem está necessitado.

Inevitável pensar em como agir com seres humanos que roubam ou desviam mantimentos em uma situação como essa! Você já refletiu? Alguém que age dessa maneira é um “ser” humano?

Muitos podem afirmar que isso decorre de uma catástrofe e que é impossível prever tais condições. Lembro que já não é de hoje que o mundo alerta quanto às mudanças climáticas.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) divulgou sua preocupação em 2022, por meio do levantamento de risco climático e medidas de adaptação para infraestrutura portuária. Foram levantadas ameaças climáticas de maior probabilidade e os riscos estruturais e operacionais aos quais o porto está sujeito. Já atendemos todas as medidas?

As pessoas, os portos e aeroportos precisam estar preparados para esse novo universo da realidade, onde as previsões já indicam que estas situações irão ocorrer com maior frequência. Será que estamos realmente preparados, mesmo com o alarde de tantos estudiosos e da mídia?

Já imaginaram o Porto de Santos ficar sem operar por 30 dias? E se o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) ficasse interrompido? Já imaginaram o aeroporto de Guarulhos ou Congonhas paralisados? Quais seriam as alternativas? O que seria feito?

Quando olhamos para estas situações, sabemos que logisticamente não temos opções e infraestrutura adequadas. O caos se instala e não sabemos a quem interessa ficar inerte. Por que as políticas públicas ficam desprovidas de movimento quando é necessário se movimentar?

Por que as políticas públicas não dão sinal de vida e somente agem quando vidas são perdidas? Estamos paralisados, inanimados e desanimados... A mobilização do setor portuário em prol do Rio Grande do Sul é admirável, com inúmeras ações e empresas que estão contribuindo para ajudar aqueles que necessitam. Enquanto isso o Porto de Santos continua sem um aeroporto e o aeroporto de Porto Alegre virou um porto.

Até quando defenderemos interesses ao invés de impulsionar novas alternativas que contribuam com o desenvolvimento e que preservem o meio ambiente, os negócios e a vida?

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2024

CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DEVE INTERDITAR PARTE DO CANAL DO PORTO

Autoridade Portuária garante que operações serão mantidas

Por: Anderson Firmino



O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirma que a premissa na obra do túnel Santos-Guarujá é não interromper a passagem de navios pelo canal de navegação do Porto.

Extensão total da ligação será de 1,5 km, com túnel imerso de 860 metros, por baixo do canal portuário Foto: Reprodução

“Os técnicos nos garantiram que, quando do assentamento das peças pré-moldadas do túnel, haverá a interdição apenas de uma parte do canal, garantindo a

permanência das operações do Porto de Santos. Além disso, cada movimentação será pactuada com os operadores”, diz Pomini.

A construção do túnel imerso entre Santos e Guarujá vem dando os primeiros passos para deixar a condição de “lenda urbana” e se tornar uma solução real para o transporte entre os dois municípios.

Foram três audiências públicas, entre os dias 18 e 19 de abril e consulta pública on-line. A previsão para publicação do edital, de acordo com o cronograma referencial, é março do ano que vem, com a licitação em julho. A perspectiva do início das obras desperta uma curiosidade: de que forma está prevista, tecnicamente, a montagem de um túnel no estuário?

O projeto da antiga Dersa, de 2014, usado como base, dá alguns sinais sobre como tudo será feito sobre a confecção e instalação dos módulos, a 21 metros abaixo da linha da água.

Doca seca

“A primeira coisa é definir o local da chamada doca seca, ou seja, o estaleiro onde são construídos os módulos do túnel que serão assentados no trecho de travessia do canal de navegação do Porto”, afirma o supervisor de projetos da APS, Reginaldo Ortega.

Segundo ele, o ideal mais aceito entre os estudiosos sobre a matéria é que essa estrutura esteja localizada o mais próxima possível do local de assentamento dos módulos, evitando, assim, que ocorram problemas em decorrência do transporte.

“Essa espécie de estaleiro pode ser de caráter provisório (em local que possibilite montagem e desmontagem ao final da construção) ou, quando há disponibilidade, um estaleiro já operacional para embarcações. No caso da travessia Santos-Guarujá, não existe uma estrutura permanente, que atenda às necessidades, tão próxima quanto se deseja”.

Ele lembra que, no projeto elaborado em 2014, foram projetados seis módulos imersíveis. A doca seca teria a capacidade de construção de 3 módulos por vez.

“O tempo para construção dessa doca foi estimado em 12 meses. Cada empreitada de execução de três módulos foi estimada em oito meses, com dois meses de operação de inundação/ensecamento para cada”, descreve.

A parte superior da obra acabada ainda garante que futuras dragagens de aprofundamento possam ocorrer sem problemas, permitindo que o túnel imerso não interfira na operação do canal do Porto.

Etapas da construção:

1. Preparação do solo

Uma trincheira é dragada para a futura colocação de placas de concreto para abrigar os módulos do túnel. São 14 meses para a execução dessa trincheira, sem paralisações no canal de navegação.



2. Construção

Os elementos do túnel são peças de concreto construídas em uma doca seca. Eles contam com piscinas provisórias no seu interior. Os reservatórios fazem com que a estrutura não afunde na água em um primeiro momento.

3. Transporte

Quando as peças ficam prontas, passam por testes de vedação. Em seguida, a doca seca é inundada. Os elementos flutuam e são levados por rebocadores para o local onde o túnel vai ficar.

4. Posicionamento

Os elementos são fixados em pontes flutuantes e posicionados por sistemas eletrônicos no local exato onde devem ser imersos.

5. Submersão

A água presente nas piscinas provisórias do interior dos módulos é bombeada, fazendo submergir os elementos do túnel. Esse processo é monitorado por sensores.

6. Ligação dos elementos

Por meio de guinchos hidráulicos, os elementos são aproximados, até o contato entre eles. Além do controle através de sensores, a operação é acompanhada por mergulhadores.

7. Acoplagem

A união dos módulos é feita pela diferença de pressão atmosférica no interior do elemento já posicionado e a pressão que a água exerce no novo elemento. Quando dois módulos estão em posição de encaixe e as primeiras juntas permitem uma vedação adequada, a água das estruturas é retirada.

8. Nivelamento

Em uma das extremidades do elemento, são ancorados macacos hidráulicos, que movimentam pinos de aço para nivelar os módulos. 9. Proteção Por fim, uma camada de pedras é utilizada para recobrir e proteger o túnel contra impactos de embarcações e o enganchamento de âncoras soltas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2024

VEJA COMO OS NAVIOS NO PORTO DE SANTOS SÃO ATENDIDOS NAS 24 HORAS DO DIA

Há 75 anos, a fornecedora santista G. Pierotti abastece embarcações com tudo necessário a tripulantes ou passageiros

Por: Ted Sartori

Imagine um lugar onde se pode comprar de tudo. Certamente qualquer um vai se lembrar de um supermercado. Mas e se você for tripulante de um navio cargueiro, fizer parte do contingente de uma embarcação militar ou estiver a bordo de um cruzeiro marítimo? A solução para tudo o que é necessário, da alimentação até maquinários, passa por uma empresa fornecedora a navios.



Saiba como é o atendimento aos navios do Porto de Santos Foto: Alexander Ferraz/AT

Há 75 anos, desde 1º de maio de 1949, a G. Pierotti Ship Supplier, com sede no Valongo, em Santos, e filial em São Sebastião, conhece muito bem esse universo de fornecimento. A sucessora da Mansueto Pierotti faz a intermediação entre quem está no mar e o que se encontra em terra.

“Nossa atividade é considerada essencial para sobrevivência e salvaguarda da vida humana no mar pela IMO (Organização Marítima Internacional, da sigla em inglês), que é um órgão da ONU (Organização das Nações Unidas). Na pandemia (de covid-19), trabalhamos diariamente de portas abertas”, lembra o presidente da empresa, Geraldo Pierotti.

Embora os itens mais solicitados pelas embarcações sejam gêneros de primeira necessidade, como alimentos, bebidas, material de limpeza e até ferramentas, o que representa 70% do movimento, o uso da palavra “tudo” não é gratuito. “Às vezes, pedem uma máquina de lavar, uma secadora, um televisor ou um computador. Se querem, vamos entregar”, afirma Geraldo.

Há ocasiões em que os pedidos dos navios cargueiros são inusitados. Há cerca de 50 anos, o próprio Geraldo Pierotti teve de levar um carneiro vivo para um navio de tripulação muçulmana. Mais recentemente, foram preservativos, bonecas infláveis com lingerie e até manequins de lojas com físico avantajado.

“Os manequins foram para um navio que fazia linhas da Somália e havia muitos assaltos de piratas. Então, eles vestiam o manequim com roupa de segurança e colocavam um simulacro de arma na mão dele. Claro que, se o pirata chegar perto, vai ver que é um boneco, mas são tantos navios que, quando olham de binóculo, já descartam aquela embarcação e escolhem uma que não tenha risco”, detalha o presidente.

Entre os cruzeiros, Geraldo Pierotti se recorda de um navio italiano que encomendou hóstias. “Foi na época em que Santos ainda não era roteiro de cruzeiros marítimos. Eles vinham uma vez ou outra. E a embarcação tinha uma capela e um capelão para celebrar missa a bordo. Saímos consultando igrejas e mandamos fazer para entregar”.

Previsibilidade

Os cargueiros representam os pedidos mais constantes, até por estarem no Porto de Santos durante o ano todo, ao contrário dos cruzeiros. As quantidades solicitadas é que acabam sendo distintas.

“Há navios que compram para abastecimento de três meses, por exemplo, o que representa uma média de seis toneladas de produtos em geral, divididos em hortifrúti, proteínas animais (carne, frango, porco e peixe) e outros itens, como laticínios. Também tem embarcações que só complementam o que já adquiriram em outro porto, às vezes 200 kg ou 500 kg”, exemplifica o diretor comercial, Gustavo Pierotti, filho de Geraldo. Já os de cruzeiros, diz ele, podem pedir até duas toneladas de um único produto, como uma fruta.

A antecedência das solicitações depende da organização dos navios. “Há clientes em que os pedidos chegam na véspera da atracação, enquanto outros mandam uma, duas ou até três semanas antes”. diz Gustavo.



As embarcações de carga, porém, representam um desafio pela falta de previsibilidade de atracação, diferentemente dos navios de passageiros, com calendário de entrada e saída no complexo portuário santista - definido cerca de um ano antes.

Essa realidade obriga a G. Pierotti a ter muita inteligência do setor de compras para minimizar perdas, em especial de produtos frescos, como verduras e frutas.

“Por exemplo, um navio petroleiro que, por algum motivo operacional ou emergencial, não vai atracar mais em Santos e já está com toda a mercadoria comprada. Para não perder muito produto perecível, verificamos com o próximo navio a atracar quais itens coincidem e as quantidades que dispomos”, ressalta Gustavo.

Ele lembra que dispor de um bom estoque na empresa é fundamental. “Se não tiver parte da mercadoria aqui dentro, não dá tempo de comprar”, explica o diretor comercial.

Quando imprevistos acontecem com as embarcações e as mercadorias não podem ser entregues dentro do tempo ideal para consumo, elas são doadas – ainda aptas para o consumo – a entidades assistenciais, tal como fazia o fundador da empresa, Mansueto Pierotti, pai de Geraldo e avô de Gustavo.

“Todo dia tem caminhão das entidades na empresa para que façamos essa divisão”, conta Geraldo.

Futuro promissor

Apesar de os navios de cruzeiros terem passado a comprar muitas vezes diretamente dos produtores, uma empresa como a G. Pierotti seguirá tendo vital importância, na avaliação do diretor comercial. Os motivos são a proximidade com os clientes e a agilidade para a solução de problemas.

“Estrategicamente, somos necessários. Não vou conseguir competir com o produtor, mas essas indústrias não têm a flexibilidade que a gente tem, estão longe disso. As empresas de cruzeiros sabem que, na hora da emergência, nós é que vamos atender. Trabalhamos 24 horas, todos os dias. Não temos hora. Nosso cliente está em primeiro lugar”, destaca Gustavo.

Nacionalidades

A nacionalidade da tripulação e dos passageiros do navio é um dos fatores primordiais para tipos de pedidos, em especial no que diz respeito a alimentos e bebidas, lembra o diretor comercial da G. Pierotti, Gustavo Pierotti.

“De cada pedido, 20% dos itens variam dependendo da etnia da tripulação. O restante é aquilo que todo navio consome, independentemente do país, como tomate, cebola, batata, alface e cenoura, por exemplo”, explica.

Os muçulmanos não consomem carne de porco, enquanto a vermelha tem de ser com corte halal, que em árabe significa lícito ou autorizado. A situação é semelhante com os judeus, em que os alimentos têm de ser preparados de acordo com as leis judaicas de alimentação e são chamados de kosher ou kasher - bom e próprio em hebraico. O ritual tem de proporcionar a eliminação do máximo de sangue possível no sacrifício do animal, sem que sofra.

“Não tenho atendido muitos tripulantes judeus, mas os navios de passageiros fazem essa solicitação, quando haverá um grupo de judeus embarcando. Precisamos, inclusive, entrar em contato com a Comunidade Judaica em São Paulo, porque é produzido por eles, que fazem pequenas bandejas fechadas preparadas da maneira adequada. No navio é descongelado e os tripulantes ou passageiros judeus são servidos”, explica Gustavo.

A rigidez relacionada à bebida alcoólica também é enorme, de acordo com o diretor comercial da G. Pierotti. Ele destaca um armador de navios de carga de contêineres com comandos em locais diferentes, o que atinge as regras.

“Há navios desse armador, sob gerenciamento de um escritório em Sorrento, na Itália, em que a tripulação e oficiais são europeus. Neles, é permitida a venda de bebidas alcoólicas leves, tipo cerveja e vinho. E há outros que estão sob o guarda-chuva de um escritório no Chipre, geralmente com tripulação muçulmana, e que, por questões religiosas, proíbe a comercialização de bebidas alcoólicas. Se acontecer algum erro, eles são inflexíveis e nos descredenciam, como já aconteceu com outros fornecedores ao redor do mundo”, detalha.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2024

ATRASO DE NAVIOS COM CAFÉ NO PORTO CHEGA A 80% EM ABRIL

Problema atingiu 95 porta-contêineres no mês passado em Santos

Por: A Tribuna.com.br



Porto de Santos respondeu por 70% das exportações de café no acumulado deste ano, informa o Cecafé Foto: Matheus Tagé/ AT

No mês passado, 95 navios para exportação de café, ou 80% do total, registraram atrasos ou alteração de escalas no Porto de Santos, principal escoador do produto no Brasil. O maior prazo apurado foi de 30 dias. Os dados constam no mais recente Boletim Detention Zero (DTZ), elaborado pela ElloX Digital em parceria com o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), divulgado na última sexta-feira.

Outros portos

Nos demais portos brasileiros que remetem café ao exterior, o cenário também é preocupante. De acordo com o Boletim DTZ, o índice de atrasos de navios para exportação do produto no complexo portuário do Rio de Janeiro (RJ), responsável por 27% dos embarques no acumulado de 2024, foi de 70%; em Paranaguá (PR), de 42%; em Salvador (BA), de 29%; e em Vitória (ES), de 16%. No compilado geral, 210 navios para exportação de café, ou 54% de um total de 391 porta-contêineres, tiveram atrasos em abril.

“Desse número de embarcações com escalas alteradas, 95 foram somente em Santos, que responde por 70% das exportações de café no acumulado deste ano. Ou seja, os exportadores brasileiros seguem enfrentando intensos desafios logísticos, com o alto índice de atrasos de navios e a falta de espaços no porto santista, que incorrem em ineficiências, destacando-se como os principais entraves na adição de elevados custos, não planejados, aos atores do segmento”, comenta Eduardo Heron, diretor técnico do Cecafé.

Outro dado crítico apontado pelo boletim é a continuidade do curto período de abertura de gates no Porto de Santos, que é o tempo que o exportador dispõe para entregar seus carregamentos, originados no interior do País, em cumprimento ao deadline (tempo máximo da operação) de carga estabelecido pelos terminais nos portos.

No mês passado, apenas 11% dos procedimentos de embarque tiveram prazo superior a quatro dias de gate aberto por navios no Porto de Santos, o menor índice registrado desde o início do levantamento, em janeiro de 2023. Outros 63, entre três e quatro dias e 26% tiveram menos de dois dias.

“Além disso, no mês passado, 42 navios não tiveram sequer uma abertura de gate no terminal santista, o que é extremamente preocupante, uma vez que isso gera, automaticamente, custos adicionais elevados e inesperados aos exportadores, que já vivem um cenário oneroso, com os gargalos logísticos, para honrar seus compromissos junto aos importadores dos cafés do Brasil”, lamenta Heron.

Tecnologia

O CecaFé fechou parceria com a ElloX Digital, uma startup de tecnologia no segmento logístico, para possibilitar que seus associados obtenham evidências, como informações e prints dos sites dos terminais portuários, colhidas de forma automática, quatro vezes ao dia, através de web crawler (robôs), sem a necessidade de alocar um profissional especificamente para essa atividade.

A parceria tem o objetivo de facilitar a obtenção de provas e evidenciar as causas sobre as cobranças de armazenagem adicional e detentions aos exportadores de café, provocadas pelo adiamento dos embarques ou pelos atrasos de navios por parte dos transportadores marítimos, e utilizá-las para denúncias na Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq).

“A Antaq carece de dados e provas substanciais a respeito das causas das cobranças adicionais e inesperadas para aprimorar a sua norma. Sem a apresentação de comprovações consistentes, a Agência fica limitada para aprimorar seus normativos e os usuários continuarão pagando elevadas cobranças de armazenagem adicional e detentions”, revela Eduardo Heron, diretor técnico do CecaFé.

Segundo ele, o Boletim DTZ se torna fundamental e eficaz, aos exportadores de café que aderirem à iniciativa, para que se possa atestar a importância do aprimoramento da regulação à Antaq.

“Notamos uma receptividade positiva da Agência sobre o tema e temos mantido uma agenda positiva com a estatal, com o intuito de aprimorar as normas e coibir abusos, por meio da apresentação dessas provas demandadas por ela, as quais obtemos através da parceria com a ElloX”, conclui o diretor técnico do CecaFé.

Os exportadores de café interessados em acessar o Boletim Detention Zero podem se inscrever através deste link.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/05/2024

ANTAQ DETERMINA ISENÇÃO DE TARIFAS A NAVIOS DE TODO O PAÍS

Embarcações que transportam 100% de donativos terão isenção total

Por: ATribuna.com.br



Navios que estejam transportando doações, além de outros tipos de carga, terão desconto proporcional Foto: Reprodução/Marine Traffic

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) editou a Resolução 114, que isenta navios com cargas humanitárias de pagarem as tarifas portuárias. Embarcações que transportam 100% de donativos terão isenção total. Já aquelas que estejam transportando doações, além de outros tipos de carga, terão desconto proporcional.

A resolução estende a determinação às demais autoridades portuárias e prevê que os portos do País encaminhem relatórios à Antaq para fins de acompanhamento da aplicação do previsto.

A decisão da agência reguladora leva em consideração o estado de calamidade pública vigente, a necessidade de assistência à saúde e social das populações atingidas, a mobilização de diversos setores da cadeia logística de transportes e o fato de que grande parte dos donativos para o apoio às vítimas e para a reconstrução do estado serão transportados por meio de embarcações, especialmente aqueles armazenados em unidades containerizadas.

Praticagem

O presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra), Bruno de Oliveira, divulgou nota informando que concederá gratuidade ou desconto parcial nos serviços de praticagem prestados aos navios de cabotagem que transportem doações às vítimas das cheias no estado gaúcho.

“A gratuidade vale tanto a manobras de desatracação dos navios, na origem do embarque da carga humanitária, quanto nas de atracação no destino, na região afetada. Para as embarcações que não carregarem 100% em donativos, o desconto será proporcional ao volume da contribuição. Por exemplo, se o navio carregar 10% de ajuda no total transportado na viagem, esse será o desconto concedido pela praticagem local. Caso o navio faça escala extra para carregar somente ajuda humanitária, o desconto será de 100%”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 14/05/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL MUC04, LOCALIZADO NO PORTO DE FORTALEZA (CE)

Destinado à movimentação e armazenagem de contêineres, o terminal tem um investimento estimado em R\$ 360,7 milhões. A consulta pública segue até 19 de maio de 2024



Brasília, 15/05/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta quarta-feira (15), a Audiência Pública nº 05/2024, voltada ao recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento do terminal portuário MUC04, localizado no Porto de Fortaleza (CE).

O terminal, destinado à movimentação e armazenagem de contêineres, receberá um investimento estimado em R\$ 360,7 milhões ao longo de 25 anos.

O diretor relator do processo que trata da concessão da área, Wilson Lima Filho, destacou que “a localização estratégica do Porto de Fortaleza, próximo aos grandes portos internacionais da Europa e América do Norte, permite o atendimento às empresas de navegação com linhas regulares nessas rotas”.

Ele destacou a importância das participações e contribuições durante o processo do certame. De acordo com o diretor, essa iniciativa garante que “as decisões estejam alinhadas aos interesses da sociedade e promovam o desenvolvimento sustentável de nossos portos e da economia como um todo.”

Ao todo a audiência pública teve quatro inscritos que participaram contribuindo de forma oral na audiência. O prazo para envio das contribuições vai até o dia 19 de maio de 2024.

Sobre a consulta pública

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de consulta pública estarão disponíveis no site da ANTAQ.

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As contribuições podem ser dirigidas à ANTAQ até as 23h59 do dia 19 de maio de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico, não sendo aceitas contribuições por outros meios.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia052024@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado. As contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

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

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 15/05/2024



Reunião estratégica destaca transparência, investimentos e gestão ambiental para o desenvolvimento portuário, além de ações para o Rio Grande do Sul

Audiência do Ministério de Portos e Aeroportos e Autoridades Portuárias - Foto: Eduardo Oliveira

Manter o diálogo constante com os agentes que fazem a roda da economia girar tem sido uma das marcas do Governo Federal para assegurar um excelente ambiente de negócios e gerar mais emprego e renda ao

país. Nesta terça-feira (14), pensando em colocar em prática os empreendimentos previstos no novo Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC) para os setores portuário e hidroviário e planejar os próximos passos na execução de projetos, o Ministério de Portos e Aeroportos se reuniu com as principais autoridades nesses seguimentos.

Na carteira de investimentos do novo PAC estão previstos a execução de 35 empreendimentos de serviços essenciais para o fortalecimento do transporte aquaviário, seja na importação ou exportação de carga. Essas obras devem contar com cerca de R\$ 4 bilhões de investimento público. Entre os

projetos previstos estão o acesso terrestre aos portos públicos, o trabalho de dragagem dos rios, a modernização do sistema e infraestrutura dos portos, entre outros.

O ministro da pasta, Silvio Costa Filho, ressaltou a importância do encontro para alinhar os principais desafios do setor e trabalhar, ao lado das Docas, na execução rápida dos projetos. "Quando a gente vai analisar as nossas Docas, de responsabilidade do Governo Federal, a gente pega os últimos 5 anos e verifica que não houve execução de nem 20% das ações. E o que a gente precisa é acelerar o passo em relação a essa execução, por isso a importância desse momento, para a gente poder de fato entender o que a gente pode fazer de maneira mais objetiva para acelerar os investimentos", informou Costa Filho.

Outro item debatido no evento foi a revisão do projeto criado pelo Ministério de Portos para elaboração de um ranking das autoridades portuárias em todo o país. Denominado de Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), ele avalia os portos brasileiros a partir de 15 métricas, como desempenho de gestão e governança, transparência na divulgação de informações, capacidade de realização de investimentos e qualidade da gestão ambiental, entre outros aspectos. O gestor enfatizou o compromisso do MPor em colaborar com as companhias docas para que todas melhorem seu desempenho no índice.

Medidas para atender o Sul

O secretário Nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, ressaltou a força tarefa do Governo Federal para minimizar os impactos causados aos moradores da região Sul, que há semanas estão convivendo com uma severa crise climática. O secretário destacou que os portos brasileiros serão fundamentais para a retomada da economia do Rio Grande do Sul. Além disso, o modal tem sido essencial para o transporte de doativos que chegam ao estado.

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

Data: 15/05/2024

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E RECEITA FEDERAL TRABALHAM EM CONJUNTO PARA FACILITAR O ENVIO DE DOAÇÕES DO EXTERIOR PARA O RIO GRANDE DO SUL

Sistema simplificado facilita o envio de doações oriundas do exterior em situações de calamidades



Envio de doações do exterior pelos modais aéreo e aquaviário à população do Rio Grande do Sul será facilitado - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Governo Federal está mobilizado em favor da população do Rio Grande do Sul. Nesta terça-feira (14) o Ministério de Portos e Aeroportos e a Receita Federal celebraram compromisso visando estruturar o envio de doações do exterior pelos modais aéreo e aquaviário à população afetada pelas chuvas.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou que o Governo Federal, sob a orientação do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, está mobilizando todos os esforços para auxiliar o Rio Grande do Sul. "Estamos dedicados a garantir que nossos portos e aeroportos encaminhem as doações de forma eficiente para aqueles que mais necessitam", afirmou.

O Ministério lançou na semana passada a malha aérea emergencial para reforçar voos que atendem ao interior do Estado do Rio Grande do Sul. Além disso, coordena o grupo de trabalho estratégico que acompanha a situação do aeroporto Salgado Filho e estrutura, junto com as empresas de navegação que se disponibilizaram a ajudar, os fluxos marítimos que irão levar as toneladas de doações concentradas em diversas bases aéreas.

O secretário especial da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, informou que foi criada a iniciativa "Receita Via Rápida", que já é um grande sucesso pois facilita bastante o envio de doações oriundas do exterior em situações de calamidades, como a que está ocorrendo no Rio Grande do Sul. "O procedimento é muito simples, basta ir à transportadora de sua escolha e indicar como destinatário o estado do RS ou um dos municípios afetados, para que as mercadorias doadas sejam enviadas e isentas de tributos", afirmou.

Com essa facilidade lançada pela Receita, o Ministério realizará alinhamento com o Itamaraty para viabilizar a entrega das doações que foram recolhidas em Portugal.

A Receita Federal orienta:

O doador, seja pessoa física ou jurídica, precisa levar os bens a uma transportadora de sua preferência (aérea, terrestre, fluvial ou marítima) e indicar como destinatário da doação o Estado do Rio Grande do Sul, um dos municípios afetados, ou suas autarquias e fundações; ou para instituição de assistência social (Cebas).

Aqui no Brasil, todo o procedimento seguinte será realizado pela própria Receita e pelos governos estadual e municipais: as doações poderão ser despachadas por meio de Declaração Simplificada de Importação em papel (DSI formulário), Declaração Simplificada de Importação e Declaração de Importação. Essas doações serão isentas de todos os tributos.

No caso de dúvidas, acesse a página da Receita Federal (clique no link para acessar)

<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/noticias/2024/maio/receita-via-rapida-confira-orientacoes-para-o-envio-de-doacoes-do-exterior-para-o-rs>

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

Data: 15/05/2024

"PRIORIDADE É REESTABELECER O TRÁFEGO NAS ESTRADAS DO RIO GRANDE DO SUL", DIZ RENAN FILHO

Ministro dos Transportes desembarcou no estado pela terceira vez desde o início da situação emergencial decorrente das fortes chuvas. Durante vistorias, apontou soluções para a retomada da conexão entre Caxias e Porto Alegre pela BR-116



Ministro Renan Filho e o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão, vistoriam obras de recuperação com autoridades no RS - FOTO: Marcio Ferreira/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, chegou ao Rio Grande do Sul nesta terça-feira (14) para vistoriar uma série de obras de recuperação de rodovias atingidas pelas fortes chuvas que assolam o estado. De acordo com o ele, a preocupação neste momento é garantir celeridade na adequação e liberação das vias também a carros de pequeno e médio porte, com o restabelecimento de maneira segura do fluxo viário para

a população – até o momento, o tráfego só é permitido para veículos de emergência e com doações, maquinário e itens essenciais.



“Nosso intuito agora, é que além dos caminhos assistenciais, que estão avançando, a gente possa garantir a retoma das condições para a trafegabilidade. Assegurar que ela seja reestabelecida para as pessoas o quanto antes e, acima de tudo, de maneira segura”, destacou Renan Filho.

O ministro fez uma vistoria técnica na BR-116, entre os municípios gaúchos de Esteio e Portão, inclusive na ponte do Rio dos Sinos e no Viaduto da Scharlau – estruturas afetadas pela força das águas. Outro ponto vistoriado foi a ponte sobre o Rio Caí, na BR-116 (km 174, na divisa entre Caxias do Sul e Nova Petrópolis). Renan Filho esteve ainda na erosão da BR-116 (km170 – Vila Cristina, em Caxias do Sul).

“De cima da ponte sobre o Rio Caí a gente pode ver como um dos pilares cedeu e ela baixou. De imediato, vamos enviar uma equipe técnica para identificar as condições atuais para instalação de uma ponte provisória que garanta o fluxo. Acreditamos que será possível fazer uma passagem lateral com uma ponte metálica e, assim, assegurar acesso na BR-116, retomando a conexão de Caxias até a cidade de Porto Alegre”, explicou o ministro.

Agenda prioritária

Esta é a terceira vez que o ministro viaja ao estado para acompanhar ações relacionadas à mitigação de impactos das chuvas e de reconstrução da infraestrutura rodoviária. Acompanhado do diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão, Renan Filho permanece no Rio Grande do Sul até quinta-feira (16). Nos próximos dias, ele percorrerá obras em andamento na região da Serra Gaúcha, Porto Alegre e região metropolitana da capital.

Entre as ações que o Ministério dos Transportes desenvolve no estado neste momento de calamidade está a abertura de caminhos assistenciais para assegurar o abastecimento das regiões afetadas. Tratam-se de passagens provisórias para que equipes de pronto atendimento, água, comida, remédios e itens essenciais cheguem a quem mais precisa neste momento. “O ministério está trabalhando para que essa crise que causou tantos danos não se replique em outras áreas, provocando desabastecimento, falta de combustíveis e de alimentos”, pondera Renan Filho.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 15/05/2024*

CARTEIRA DE PROJETOS RODOVIÁRIOS É APRESENTADA A INVESTIDORES GLOBAIS REUNIDOS EM NY: OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS REPRESENTAM US\$ 23,3 BI

Equipe do Ministério dos Transportes detalha a 100 dos maiores players globais as regras dos 13 leilões de estradas federais previstos para este ano e as garantias para estrangeiros investirem no Brasil

Esta quarta-feira (15) é o dia D para a missão do Ministério dos Transportes que passa a semana em Nova Iorque (EUA) para ampliar o diálogo internacional com investidores estrangeiros presentes na cidade norte-americana. Sob a condução do secretário-executivo da pasta, George Santoro, e a secretária nacional de Transportes Rodoviários, Viviane Esse, a equipe do ministério apresenta a 100 representantes dos maiores players globais do setor de infraestrutura e do mercado financeiro detalhes do programa brasileiro de concessões rodoviárias – um dos maiores do mundo devido à extensão da malha de estradas do país.

Foram convidados para o roadshow promovido pelo ministério executivos de construtoras, concessionárias e do mercado financeiro de países como Argentina, Chile, Colômbia, Equador, França, Alemanha, Itália, Japão, México, Panamá, Peru, Espanha, Reino Unido, Uruguai e Estados Unidos. O objetivo é angariar novos parceiros privados para, com base nas melhores práticas internacionais, atuar ao lado do Governo Federal para tornar as rodovias nacionais mais modernas, sustentáveis e resilientes.

Nesta edição, serão apresentados a nova modelagem de concessões rodoviárias – lançada em 2023 e já aplicada nos três leilões rodoviários realizados desde então – e os certames previstos para este ano. Em 2024, o Ministério dos Transportes planeja realizar 13 leilões no total, os quais somam R\$ 122 bilhões (cerca de US\$ 23,3 bilhões) em investimento previstos para a modernização dos sistemas rodoviários concedidos.

Confira aqui todos os projetos neste link.

https://www.gov.br/transportes/pt-br/roadshow_2024-cartilha-pt.pdf

Além de demonstrar a segurança jurídica de nossas concessões, com a inclusão de mecanismos de mitigação de riscos e cláusulas verdes para assegurar a sustentabilidade dos projetos, outro foco do encontro é explicar os benefícios disponíveis a fundos de financiamento estrangeiros pela Lei de Debêntures de Infraestrutura (Confira aqui) e pelo programa federal de hedge cambial, que protege os investidores das variações abruptas do dólar, por exemplo.

Até sexta-feira (17), a equipe do Ministério dos Transportes permanece em Nova Iorque, onde realiza ainda reuniões bilaterais com representantes do setor e do mercado financeiro global. Também fazem parte da missão o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, e representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) e da Apex Brasil, entre outras instituições.

Serviço:

Roadshow do Ministério dos Transportes com 100 executivos globais, em Nova Iorque (EUA)

Quando: quarta-feira (15), 11h (horário local)

Onde: New York Marriott Downtown – 85 West Street At, Albany ST, NY 10006

Cobertura: Jornalistas interessados poderão cobrir o evento e entrevistar as fontes oficiais sem necessidade de credenciamento prévio

Haverá tradução simultânea (inglês/português)

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

Data: 15/05/2024

MINISTRO DOS TRANSPORTES EMBARCOU PARA O RIO GRANDE DO SUL PARA VISTORAR CAMINHOS ASSISTENCIAIS E OBRAS DE RECUPERAÇÃO EM RODOVIAS

De acordo com Renan Filho a preocupação neste momento é assegurar o abastecimento das regiões atingidas com obras focadas em infraestrutura resiliente



O ministro dos Transportes, Renan Filho, embarcou para o Rio Grande do Sul nesta terça-feira (14) para vistoriar obras de recuperação de estradas federais comprometidas pelas fortes chuvas que assolam o estado, bem como a construção de caminhos assistenciais de atendimento às vítimas do desastre. Esses caminhos são vias abertas para garantir o abastecimento das regiões atingidas com remédios, comida, água e combustível, evitando a ampliação da crise humanitária.

O desembarque do ministro está previsto para ocorrer por volta das 9h45 na Base Aérea de Canoas. Renan Filho deve permanecer no estado gaúcho até a quinta-feira (16). No primeiro dia, o ministro vai subir a Serra em direção a Bento Gonçalves e de lá vai até Caxias, na BR-116, até a ponte sobre o rio Caí. Após vistoriar essa ponte, retorna para Caxias, local onde atenderá a imprensa.



Nos próximos dias o roteiro inclui vistoria às obras na região metropolitana de Porto Alegre e outras rodovias, a depender das condições climáticas na região.

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

Data: 15/05/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM DESAFIO URGENTE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As mudanças climáticas representam um desafio urgente e inevitável para o desenvolvimento econômico da América Latina. O relatório divulgado pela Allianz Trade alerta para as perdas significativas que a região enfrentará até 2050, estimando que o Produto Interno Bruto (PIB) poderá diminuir em até 11% devido aos efeitos do aquecimento global.

É imperativo que tanto o poder público quanto o setor privado adotem medidas proativas para enfrentar esses desafios e garantir as atividades econômicas e os ativos de infraestrutura. A adoção de planos de resiliência é fundamental para compensar, combater ou mitigar os efeitos das mudanças climáticas, protegendo assim a economia da região contra os riscos crescentes.

Esses planos devem incluir uma variedade de ações, desde o aprimoramento das defesas contra inundações e o desenvolvimento de infraestrutura urbana resistente ao calor, até a implementação de práticas agrícolas sustentáveis e a melhoria da eficiência da irrigação. Além disso, é essencial investir em iniciativas de saúde pública e aumentar a conscientização sobre os riscos do calor, bem como melhorar as respostas dos serviços de saúde às doenças relacionadas ao clima.

Paralelamente às medidas de resiliência, é crucial buscar formas de reduzir as emissões de gases do efeito estufa para combater o aquecimento global e mitigar os impactos das mudanças climáticas a longo prazo. Isso requer uma transição para fontes de energia limpa e renovável, bem como a implementação de políticas que promovam a eficiência energética e a redução do desperdício.

O relatório também destaca a necessidade de uma abordagem coordenada em escala global para enfrentar os desafios das mudanças climáticas. Os impactos socioeconômicos dessas mudanças são desproporcionalmente distribuídos e as populações mais vulneráveis enfrentam os maiores riscos. Portanto, é fundamental que os esforços de adaptação sejam adaptados localmente, mas coordenados globalmente para garantir uma resposta eficaz e abrangente.

Diante da urgência e da gravidade dos desafios das mudanças climáticas, é hora de agir com determinação e colaboração. O futuro da América Latina depende da capacidade de se adaptar e mitigar os impactos das mudanças climáticas, protegendo assim a economia e o bem-estar das gerações futuras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SAFRA 1

A produção brasileira de grãos na safra 2023/2024 será 7,4% menor do que no período anterior, segundo estimativa da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). A projeção integra o 8º Levantamento da Safra de Grãos 2023/2024 do órgão, divulgado nessa terça-feira, dia 14. A

expectativa é que o País colha 295,4 milhões de toneladas de grãos, 24,3 milhões de toneladas a menos em relação às 319,8 milhões de toneladas da safra anterior, que foi recorde.

A nova projeção é também menor que os 317,5 milhões de toneladas estimados em um primeiro levantamento sobre a atual safra.

SAFRA 2

De acordo com o estudo da Conab, a diminuição se deve a ajustes na área semeada de culturas como soja e milho. Nesse levantamento, ainda não foram contabilizadas as perdas motivadas pela tragédia climática no Rio Grande do Sul, que ocasionou enchentes e enxurradas em áreas rurais. “Não é possível ainda ter precisão nas perdas para o setor no estado (RS). Os níveis de água estão elevados e o acesso às propriedades é difícil, impossibilitando que se faça uma avaliação mais detalhada”, explicou o presidente da Conab, Edgar Pretto.

MERCOSUL

O Uruguai e a Argentina, países que fazem fronteira com o Rio Grande do Sul, flexibilizaram as regras para o fluxo de pessoas e o transporte de bens com origem ou destino no estado, a fim de agilizar a entrega de doações. Essas medidas foram possíveis após negociações entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Ministério de Transporte da Argentina e o Ministério de Transporte e Obras Públicas do Uruguai.

ESCASSEZ 1

A Bacia do Paraguai, que abrange parte dos estados do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, enfrenta oficialmente uma escassez hídrica. A situação crítica foi reconhecida pela Agência Nacional de Águas (ANA), que publicou um decreto atestando o problema nessa terça-feira, dia 14. A resolução, válida até 31 de outubro deste ano, leva em conta os boletins do serviço geológico, que identificou índices mínimos dos níveis dos rios, em especial do Rio Paraguai que, no mês passado, atingiu o menor valor histórico em sua calha principal.

ESCASSEZ 2

Segundo estudo da ANA, essa escassez impacta a utilização da água na região, principalmente a captação para abastecimento e a navegação, que pode até ser inviabilizada.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2024

NACIONAL -LULA DEMITE JEAN PAUL PRATES DO COMANDO DA PETROBRAS

A saída de Prates ocorre após meses de conflitos entre ele e o Palácio do Planalto

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@redenenews.com.br



Jean Paul Prates se desgastou com o episódio dos dividendos extraordinários da Petrobras, em que o Governo não queria pagar, mas ele defendeu o pagamento de 50%

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva demitiu, na noite desta terça-feira (14), Jean Paul Prates da presidência da Petrobras. O cargo será ocupado pela ex-diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Magda Chambriard.

“Petrobras informa que recebeu nesta noite de seu Presidente, Sr. Jean Paul Prates, solicitação de que o

Conselho de Administração da Companhia se reúna para apreciar o encerramento antecipado de seu mandato como Presidente da Petrobras de forma negociada”, diz trecho do fato relevante enviado da petroleira.



Prates chegou a enviar uma mensagem de despedida aos colegas da estatal. Na nota, ele afirmou que a demissão aconteceu na presença do ministro da Casa Civil, Rui Costa, e do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, no Palácio do Planalto, em Brasília (DF).

“Queridos amigos, o presidente pediu meu cargo de volta agora há pouco. Deve nomear Magda”, escreveu Prates. “Minha missão foi precocemente abreviada na presença regozijada de Alexandre Silveira e Rui Costa. Não creio que haja chance de reconsideração. Vão anunciar daqui a pouco. Só me resta agradecer a vocês e torcer para que consigam ficar ou se reposicionar. Contem comigo no que eu puder fazer”, concluiu. A situação de Jean Paul Prates já estava sendo revista pelo Palácio do Planalto.

A situação do agora ex-presidente piorou após ele ser contra a decisão do Governo de não pagar dividendos extras da Petrobras aos acionistas da Petrobras. Prates era a favor da ideia de se pagar pelo menos 50% dos dividendos extras, o que acabou acontecendo pouco depois.

As críticas ao ex-senador se tornaram públicas após o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, criticar em entrevista ao jornal Folha de S. Paulo a forma que Prates encarou o não pagamento dos dividendos extras da Petrobras a seus acionistas.

Desde o início do governo, Prates e Silveira apresentaram desavenças, mas a mais grave foi quando o ministro da Casa Civil, Rui Costa, e o titular do MME intervieram para vetar a distribuição de dividendos extraordinários no Conselho de Administração da Petrobras.

Na época, a petroleira divulgou que teve lucro de R\$124,6 bilhões em 2023 e informou que o Conselho de Administração havia aprovado a distribuição de R\$ 14,2 bilhões em dividendos.

A decisão repercutiu de forma negativa no mercado financeiro e expôs entraves entre o presidente e o ministro de Minas e Energia. Lula chegou até cogitar a substituição de Prates pelo atual presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloízio Mercadante.

A decisão foi revista e o Conselho de Administração da Petrobras aprovou no final de abril a distribuição de R\$ 21,9 bilhões, correspondendo a 50% dos dividendos extraordinários.

Magda Chambriard

A possível nova presidente da Petrobras, Magda Chambriard, tem 66 anos e foi diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP) de 2012 a 2016, durante o governo da presidente Dilma Rousseff. Ela também trabalhou por 22 anos na Petrobras como funcionária de carreira. Ela é engenheira e consultora nos setores de petróleo e energia.

Desde setembro de 2021 ela atua como diretora da assessoria fiscal da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro e é formada em Química pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2024

RS: MINISTRO QUER LIBERAR VIAS PARA VEÍCULOS DE PEQUENO E MÉDIO PORTE O QUANTO ANTES

Titular da pasta de Transportes, Renan Filho vistoriou obras de recuperação em rodovias do Rio Grande do Sul

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redeneews.com.br / Da Redação redacao.jornal@redeneews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, chegou ao Rio Grande do Sul na terça-feira (14) para inspecionar uma série de obras de recuperação de rodovias danificadas pelas fortes chuvas que atingiram o estado. Segundo ele, a prioridade no momento é acelerar a adequação e liberação das

vias para veículos de pequeno e médio porte, garantindo um fluxo viário seguro para a população. Até agora, o tráfego está permitido apenas para veículos de emergência, doações, maquinário e itens essenciais.

“Nosso intuito agora, é que além dos caminhos assistenciais, que estão avançando, a gente possa garantir a retoma das condições para a trafegabilidade. Assegurar que ela seja reestabelecida para as pessoas o quanto antes e, acima de tudo, de maneira segura”, disse o ministro.



Renan Filho e sua comitiva visitaram a ponte que passa por sobre o Rio Caí, que sofreu um impacto em um de seus pilares e teve um deles derrubado, precisando ser interditada

O MINISTÉRIO ESTÁ TRABALHANDO PARA QUE ESSA CRISE QUE CAUSOU TANTOS DANOS NÃO SE REPLIQUE EM OUTRAS ÁREAS, PROVOCANDO DESABASTECIMENTO, FALTA DE COMBUSTÍVEIS E DE ALIMENTOS”

RENAN FILHO
ministro dos Transportes

Renan Filho realizou uma vistoria técnica na BR-116, entre os municípios de Esteio e Portão, incluindo a ponte do Rio dos Sinos e o Viaduto da Scharlau – estruturas afetadas pela força das águas. Outra área inspecionada foi a ponte sobre o Rio Caí, na BR-116 (km 174, na divisa entre Caxias do Sul e Nova Petrópolis). Renan Filho também verificou a erosão na BR116 (km 170 – Vila Cristina, em Caxias do Sul).

“De cima da ponte sobre o Rio Caí a gente pode ver como um dos pilares cedeu e ela baixou. De imediato, vamos enviar uma equipe técnica para identificar as condições atuais para instalação de uma ponte provisória que garanta o fluxo. Acreditamos que será possível fazer uma passagem lateral com uma ponte metálica e, assim, assegurar acesso na BR-116, retomando a conexão de Caxias até a cidade de Porto Alegre”, destacou.

Agenda

Esta é a terceira vez que o ministro visita o estado para acompanhar ações de mitigação dos impactos das chuvas e reconstrução da infraestrutura rodoviária. Acompanhado pelo diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Fabrício Galvão, Renan Filho permanecerá no Rio Grande do Sul até quinta-feira (16). Nos próximos dias, ele visitará obras em andamento na região da Serra Gaúcha, Porto Alegre e na região metropolitana da capital.

Entre as ações do Ministério dos Transportes no estado durante este período de calamidade está a abertura de caminhos assistenciais para assegurar o abastecimento das áreas afetadas. Estas passagens provisórias permitem que equipes de pronto atendimento, água, comida, remédios e itens essenciais cheguem a quem mais precisa.

“O Ministério está trabalhando para que essa crise que causou tantos danos não se replique em outras áreas, provocando desabastecimento, falta de combustíveis e de alimentos”, disse o ministro.

As precipitações intensas e enchentes causaram danos significativos à infraestrutura do Rio Grande do Sul. Até o momento, são 101 trechos rodoviários com bloqueios totais e parciais em 52 rodovias, incluindo estradas, pontes e balsas, devido aos danos e alterações causados pelos fenômenos climáticos extremos na infraestrutura gaúcha.

A Fraport Brasil, administradora do Aeroporto Internacional Salgado Filho, informa que as operações no Porto Alegre Airport estão suspensas por tempo indeterminado. Os terminais administrados pelo governo do estado e pela CCR Aeroportos operam normalmente.

Há 267 mil pontos sem energia elétrica e quase 160 mil pessoas sem abastecimento de água.

O Porto de Porto Alegre mantém suspensas as operações devido à manutenção do nível do Guaíba. O Porto de Pelotas suspendeu o embarque de toras de madeira e suas atividades estão paralisadas. Já o Porto do Rio Grande segue operando normalmente.

O número de mortos por conta dos fortes fenômenos climáticos no estado chegou a 148. De acordo com o último boletim da Defesa Civil, são 538 mil desalojados, 124 desaparecidos e 806 feridos. Ao todo, 2,1 milhões de pessoas e 450 municípios foram afetados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2024

NACIONAL - RESOLUÇÃO DA ANTAQ PRIORIZA ATRACAÇÃO DE NAVIOS HUMANITÁRIOS EM PORTOS

Norma foi assinada para incentivar os donativos destinados às vítimas das enchentes do Rio Grande do Sul

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



A Portos RS informou que editou, no dia 6 de maio, a norma número 35, que estabelece descontos tarifários nos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre para embarcações utilizadas no transporte de donativos (Foto: Divulgação/Portos RS)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) assinou na segunda-feira (13) a resolução número 114, que isenta de forma integral as embarcações que estiverem sendo utilizadas para o transporte de cargas humanitárias em auxílio às vítimas do Rio Grande do Sul. Além disso, foi determinado que Autoridades Portuárias públicas concedam preferência de atracação às embarcações utilizadas para o transporte de donativos ao estado gaúcho. As medidas já estão sendo agilizadas pelos portos gaúchos e o de Santos (SP).

A resolução, assinada pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, leva em consideração o estado de calamidade pública vigente, a necessidade de assistência à saúde e social das populações atingidas, a mobilização de diversos setores da cadeia logística de transportes e o fato de que grande parte dos donativos para o apoio às vítimas e para a reconstrução do estado serão transportados por meio de embarcações, especialmente aqueles armazenados em unidades containerizadas.

De acordo com a deliberação da agência reguladora, cada porto público deverá expedir as orientações que se fizerem necessárias para conferir plena eficácia à presente resolução e as autoridades portuárias deverão encaminhar relatório à Agência com as preferências e descontos concedidos para fins de acompanhamento das medidas.

A norma federal ocorre em norma já existente na Autoridade Portuária de Santos (APS).

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, determinou a preparação de documento a ser submetido à diretoria para autorização, a vigência da isenção integral para as demais operações realizadas com cargas classificadas como humanitárias destinadas ao Rio Grande do Sul.

A Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos do Rio Grande do Sul, informou que editou, no dia 6 de maio, a norma número 35 que estabelece descontos tarifários nos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre para embarcações utilizadas no transporte de donativos.

Vale lembrar que os complexos de Pelotas e Porto Alegre estão com suas operações suspensas devido às enchentes registradas no estado e não há previsão para retomada. Somente o Porto de Rio Grande segue com operações normalizadas para atracação de navios.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2024

REGIÃO SUL - GOVERNO DO RS LIBERA FORMULÁRIO DE PERDAS PARA EMPRESAS ATINGIDAS PELAS ENCHENTES

Documento servirá para mensurar o prejuízo registrado por empresas do estado

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



Centro de Porto Alegre alagado: a pesquisa vai solicitar a identificação da empresa, a esmava do prejuízo financeiro imediato, linhas de crédito e outras informações

O Governo do Rio Grande do Sul disponibilizou a partir de segunda-feira (13) o formulário de perdas destinado para empreendedores de todos os portes que foram afetados pelas enchentes e alagamentos que acontecem no Estado desde o início do mês. O documento deverá ser devidamente preenchido para que o Governo

Estadual possa mensurar o prejuízo das empresas e buscar recursos para apoiar a categoria.

A iniciativa é do Gabinete de Apoio ao Empreendedor, liderado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sedec), com a participação do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) e da Secretaria da Fazenda (Sefaz).

Clique aqui para acessar o formulário divulgado pelo Governo do RS

<https://customervoice.microsoft.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=cYIpl9cbxUqTW4it3vY2zG9ewu9lRsnFsb1M-qlh8ixUODNFRkdYODdLT1VVNIk3Rkc1NDZMUKhMTi4u>

Segundo o estado, o questionário tem modelo semelhante ao usado para quantificar os danos ocasionados pelos eventos meteorológicos que atingiram o Vale do Taquari em 2023.

O secretário de Desenvolvimento Econômico, Ernani Polo, ressaltou a necessidade dos dados concretos para construir uma estratégia de recuperação para as micro, pequenas, médias e grandes empresas.

“Os impactos são altíssimos, então precisamos fazer esse trabalho coordenado para ter a maior precisão possível. Vamos a campo a partir desta segunda para levantar as informações”, disse.

O diretor-técnico do Sebrae-RS, Ariel Berti, apresentou, na última semana, o formato de divulgação do questionário com o link que será enviado aos empreendedores. A pesquisa vai solicitar a identificação da empresa, a estimativa do prejuízo financeiro imediato, a ciência sobre as linhas de crédito e se essas linhas serão necessárias para a retomada. Também será especificado se o empreendedor atua no comércio, atacado ou turismo.

Questões logísticas também estão entre as perguntas do documento. A Junta Comercial do RS (JucisRS), vinculada da Sedec, vai auxiliar o processo fazendo o cruzamento de dados para ter um panorama da situação.

Segundo o último balanço divulgado pela Defesa Civil Estadual, o temporal no Rio Grande do Sul atingiu 446 municípios e afetou mais de 2,1 milhões da população gaúcha.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2024

NACIONAL - CÂMARA DISCUTE SOBRE MORTE DO CACHORRO JOCA EM AVIÃO

Deputados e convidados debateram sobre o transporte aéreo de animais

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



A audiência pública promovida pela Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados teve a participação de convidados, que discutiram o transporte aéreo de animais. Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

A morte do cachorro Joca durante o transporte aéreo em um avião da empresa Gol no dia 22 de abril foi discutida em audiência pública da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados na terça-feira, dia 14.

Na semana passada, a Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 13/22 apelidado de “Lei Joca”, que determina que companhias aéreas transportem cães e gatos na cabine em voos domésticos. Além disso, o projeto torna obrigatório o oferecimento de rastreamento dos animais e a presença de veterinários em aeroportos com mais de 600.000 passageiros. Para entrar em vigor, a matéria ainda precisa ser aprovada pelo Senado e ser sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O requerimento da audiência foi do deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), presidente da Frente Parlamentar dos Portos e Aeroportos (FPPA). O cachorro da raça Golden Retriever deveria ter sido transportado do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, para Sinop, no Mato Grosso, mas foi colocado em um avião com destino a Fortaleza, no Ceará. De acordo com o tutor do animal, João Fantazzini, o veterinário havia dado um atestado indicando que o animal suportaria uma viagem de 2h30min. Porém, com o erro, Joca ficou quase oito horas no avião.

A presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Jurema Monteiro, descreveu a morte do cachorro Joca como um caso isolado dentro dos serviços de transporte aéreo de animais das companhias brasileiras. Segundo ela, só no ano passado, as empresas nacionais transportaram 80 mil animais em suas aeronaves, sendo que menos de 8% desses animais foram transportados no compartimento interno inferior dos aviões.

Na opinião da Jurema, o PL 13/22 propõe melhorias no ambiente regulatório do setor, mas ainda deve ser debatido de forma técnica. A presidente da Abear defendeu propostas como rastreamento ao longo do trajeto, mas acredita que o transporte de animais em cabines é mais complexo devido às possíveis situações de turbulências severas, evacuação de emergência, despressurização, por exemplo. “Que a regulação enderece o bom atendimento e, na verdade, não inviabilize esse transporte”, declarou.

Adriano Pinto de Miranda, superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), também reforçou que para o transporte de animais em cabines devem ser adotados procedimentos específicos e que a regulamentação internacional do transporte aéreo seja revisada para garantir um mínimo de padronização.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, determinou que a equipe tomasse ações imediatas. Foi instaurado um processo para averiguar, no âmbito da agência, o ocorrido junto à Gol.

“Estamos aguardando informações de completude para que possamos fazer o possível no âmbito das competências da agência e contribuir da melhor forma para que a situação não ocorra novamente”, afirmou Miranda.

Manual

O presidente da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), Marcelo Pedroso, explicou que a instituição já estabelece um manual que designa normas para transporte aéreo de todas as espécies de animais, o IATA Live Animals Regulations. Ele defendeu que esse documento é atualizado com regularidade e que seja fundamental considerar a regra em qualquer normativa legislativa que o país venha a discutir.

O deputado Ulysses Guimarães (MDB-MG) discordou em relação aos palestrantes, ao afirmar que aqueles que consideram seus animais de estimação como membros da família devem ter a oportunidade de levá-los na cabine durante viagens aéreas.

Os deputados ainda fizeram menção de repúdio à empresa Gol, que não enviou um representante direto para comparecer à audiência. Também participaram do debate Luisa Mell, ativista da causa animal; José Andrey Almeida Teles, médico-veterinário do Conselho Federal de Medicina Veterinária; e Vanessa Negrini, diretora do Departamento de Proteção, Defesa e Direitos Animais do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima.

O tutor do cachorro Joca, João Fantazzini, foi convidado, mas não compareceu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2024

REGIÃO NORTE - CEO DO BRASIL EXPORT SE REÚNE COM PRESIDENTE DO TJ DE TOCANTINS

Complexos portuários do estado tiveram práticas sustentáveis reconhecidas pela segunda vez consecutiva

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Abdon Araújo, Sérgio Aquino, a desembargadora Etelvina Felipe, Fabrício Julião e Fernanda Araújo se reuniram nessa terça-feira, em Tocantins

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, e o presidente do Conselho do Norte Export, Sérgio Aquino, se reuniram ontem com a desembargadora Etelvina Maria Sampaio Felipe, presidente do Tribunal de

Justiça do Estado do Tocantins, estado sede do fórum deste ano.

No encontro, eles debateram os preparativos para o evento, que acontecerá nos dias 22 e 23 de julho. Também foi discutida a participação do Judiciário Estadual na programação. Também estiveram presentes os advogados Abdon Araújo e Fernanda Araújo, que é conselheira do Brasil Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2024

RIO GRANDE DO SUL - SETOR SOLIDÁRIO

Como tem feito todos os dias, o BE News continua divulgando a iniciativa de órgãos públicos, empresas e entidades ligados ao setor de portos, infraestrutura, transporte e logística para colaborar com as vítimas das enchentes no Rio Grande do Sul.

Esse trabalho é parte da ação integrada de comunicação lançada esta semana pelo Grupo Brasil Export em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos, com o propósito de mostrar como o setor vem dando sua contribuição para o processo de reconstrução do estado, que promete ser longo.

Na edição de hoje destacamos os comunicados postados nas redes sociais do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de São Paulo (Sindasp); da Companhia Docas do Pará (CDP); da APM Terminals e do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) de Paranaguá (PR).



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/05/2024

REGIÃO SUDESTE - ALESP LANÇA FRENTE PARLAMENTAR DA 3ª PISTA DA IMIGRANTES EM SANTOS

Evento será realizado no dia 20 de maio na Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos
Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebenews.com.br

A Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) vai lançar na próxima segunda-feira, 20 de maio, a Frente Parlamentar da Terceira Pista da Rodovia dos Imigrantes, projeto que está sendo elaborado pela concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), a Ecovias. O evento acontecerá na sede da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) e contará com uma programação com participação de diversas autoridades em esfera federal e estadual.



A Rodovia dos Imigrantes tem duas pistas, mas nenhuma disponível para os caminhoneiros, que são obrigados a utilizar a Via Anchieta para fazer o trajeto Planalto-Porto de Santos

A Frente Parlamentar terá o objetivo na discussão de soluções para o sistema rodoviário entre o Planalto e a região da Baixada Santista, principalmente ao aumento da demanda de cargas direcionadas ao Porto de Santos, o maior complexo portuário do país.

A Frente será presidida pela deputada estadual Solange Freitas (União Brasil) e vai contar com contribuições e participações de diversos atores envolvidos no projeto.

O diretor de Portos da AEAS, Eduardo Lustoza, disse que a iniciativa visa incentivar a realização do projeto pensando na infraestrutura que o Porto de Santos demanda para o seu crescimento referente à movimentação de cargas.

“Estimamos que em 25 anos que o Porto de Santos chegue em 300 milhões de toneladas. Evidentemente que essa quantidade não cabe no eixo da Anchieta-Imigrantes. Por isso, estamos pedindo, considerando que temos uma única via da Anchieta para atender a exportação do porto, que se crie essa nova infraestrutura, aproveitando a expertise da EcoRodovias. A gente enxerga que eles teriam uma facilidade maior para inaugurar esse novo viário. Importante a participação dos deputados, Solange Freitas, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP) e Rosana Valle (PL-SP), deixando o assunto na mídia e pressionando os governos. Não dá mais para adiar isso”, comentou.

Segundo pontuou Lustoza, o novo acesso rodoviário é considerado a principal demanda para a atividade econômica portuária de São Paulo.

“Nós temos o caso do túnel Santos-Guarujá, que traz conforto entre as duas margens do Porto. Nós temos que criar essa engenharia e entregar esse viário para atender essa interlândia mensal de 16 estados da federação que chegam até o Porto de Santos. Os desafios estão aí e felizmente essa necessidade está na pauta do Governo do Estado”, disse.

Em janeiro, o Governo Estadual, por meio da Secretaria de Parceria em Investimentos (SPI), autorizou a concessionária Ecovias a realizar os estudos de implementação da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, que será integrada ao Sistema Anchieta-Imigrantes.

Segundo o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), a elaboração do projeto executivo do empreendimento deverá ser finalizado em dois anos. Embora ainda inicial, a estimativa é que o custo da obra seja de R\$ 7 bilhões.

O lançamento da Frente Parlamentar da da Terceira Pista da Rodovia dos Imigrantes será realizado das 14h às 18h, no auditório da AEAS (Rua Dr. Arthur Porchat de Assis, 47 – Boqueirão, em Santos, SP).

Linha Verde

Segundo Lustoza, que em 2023 foi diretor de Desenvolvimento e Negócios da Autoridade Portuária de Santos, afirmou que dentre os planos de expansão do Porto de Santos, estão previstos a construção de novos berços de atracação nas duas margens do complexo marítimo. Isso, demandaria uma melhor logística no modal rodoviário para atender a demanda de futuros terminais.

Tendo isso em mente, a proposta da AEAS é de sugerir ao Governo do estado a continuidade do projeto da chamada Linha Verde, que seria um novo viário a partir de Suzano, na Grande São Paulo, com conexão com a Conêgo Domênico Rangoni, visando atender os terminais da margem esquerda.

“Temos aí uma necessidade de planejar, embora com certo atraso, do projeto da Linha Verde, esse novo eixo com Suzano que seria a 4ª via para o Porto de Santos. Pretendemos que antes da saída do governador Tarcísio, a gente tenha esse projeto aprovado. Lá para frente, a gente chega a 10, 11 anos para inaugurar uma obra dessa. Imagine mais 8 anos para essa nova Imigrantes, a estrada vai colapsar. O porto vai sofrer e o frete vai subir”, completou Lustoza.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2024

MUDANÇAS CLIMÁTICAS - MUDANÇAS NO CLIMA VÃO LEVAR A PERDAS DE 11% NO PIB DA AMÉRICA LATINA, DIZ RELATÓRIO

No Brasil, redução é esmada em 6% até 2030 por conta da perda de produtividade, segundo estudo divulgado pela Allianz Trade

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redenenews.com.br



Segundo o estudo, as ondas de calor podem intensificar a gravidade da seca na Região Amazônica, afetando a disponibilidade de água, a biodiversidade e a regulação climática

As mudanças climáticas vão levar a perdas de 11% no Produto Interno Bruto (PIB) da América Latina até 2050, prevê o relatório Latin America Shall We Dance?, divulgado pela Allianz Trade. O documento aponta os riscos econômicos nos países latino-americanos por conta dos efeitos do aquecimento do planeta.

De acordo com economistas que produziram o documento, as consequências das mudanças climáticas vêm tanto dos riscos físicos (ciclones, inundações, ondas de calor) quanto da perda de produtividade do trabalho devido ao aumento do calor. Esses riscos variam de acordo com a localização geográfica e podem mudar ao longo do tempo com base em mudanças na população, crescimento econômico e padrões de migração.

O Brasil deve experimentar as perdas mais significativas devido à redução da produtividade causadas pelo calor, estimadas em 6% até 2030.

O estudo aponta que as ondas de calor podem diminuir significativamente a produtividade do trabalho, especialmente em setores fisicamente exigentes, como agricultura e construção. Além disso, os problemas são agravados pelo desmatamento e seca, especialmente na Amazônia, onde essas condições intensificam a gravidade da seca, afetando a disponibilidade de água, a biodiversidade e a regulação climática tanto local quanto globalmente.

Para lidar com essas vulnerabilidades, cada país precisa de estratégias de adaptação personalizadas, segundo economistas detalham no relatório. “Isso envolve melhorar a resiliência da infraestrutura por meio do aprimoramento das defesas contra inundações e sistemas de gestão de água e construindo infraestrutura urbana resistente ao calor. Isso também inclui desenvolver práticas agrícolas sustentáveis, como a criação de variedades de safras resistentes à seca, a melhoria da eficiência da irrigação e a adoção de práticas de gestão de terras sustentáveis”, informa o documento.

O documento também aponta que iniciativas de saúde pública também são cruciais, incluindo a implementação de planos de ação para o calor, a conscientização pública sobre os riscos do calor e o aprimoramento das respostas dos serviços de saúde às doenças relacionadas às altas temperaturas. Além disso, como os impactos socioeconômicos das mudanças climáticas são desproporcionalmente distribuídos, às populações mais vulneráveis com menos recursos tendem a enfrentar os maiores desafios.



“As estratégias de adaptação devem ser adaptadas localmente, mas coordenadas em uma escala global para mitigar as consequências mais severas das mudanças climáticas de maneira eficaz”, diz o estudo. O documento aponta, ainda, que essa abordagem garante que os riscos climáticos, tanto imediatos quanto de longo prazo, preservem a estabilidade econômica e promovam o desenvolvimento sustentável.

Custo das mudanças climáticas

O presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Illan Goldfajn, disse que o custo das mudanças climáticas é de cerca de US\$ 22 bilhões por ano, durante sua participação no Fórum Brasileiro de Finanças Climáticas, antes da tragédia no Rio Grande do Sul. Na época, ele já alertava que mais de 3 bilhões de pessoas podem ser arrastadas para a pobreza por conta dos eventos extremos do clima.

Segundo ele, o BID vai aumentar para US\$ 150 bilhões nos próximos 10 anos os recursos destinados ao financiamento de projetos sustentáveis para combater as mudanças climáticas. De acordo com ele, há interesse do BID em projetos que façam uma transição energética na economia brasileira.

Dobro das consequências

O relatório mostra que a Ásia e a África devem enfrentar mais que o dobro das perdas econômicas devido ao aquecimento global em comparação com a América Latina, em um cenário em que o aumento da temperatura global atinge 2°C acima dos níveis pré-industriais até meados do século, com um potencial de aumento para 2,9°C até o ano 2100. Os maiores custos para a América Latina em 2050 virão das perdas de produtividade (cerca de 5% do PIB), secas (3%) e ondas de calor (2%). O impacto varia consideravelmente por país.

Em uma comparação do risco climático em quatro grandes economias latino-americanas, as perdas econômicas totais variam de 11,6% a 13,7%. Entre esses países, até 2050, a Argentina será a mais afetada por inundações, com danos projetados representando 2,1% de seu PIB. A economia do Chile será notavelmente impactada por secas, com uma perda de PIB prevista em 7,4%. Enquanto isso, o México sofrerá com os efeitos de ondas de calor severas, que devem causar perdas que chegam a 2,1% de seu PIB.

A Argentina frequentemente enfrenta inundações significativas, especialmente na região das Pampas, que interrompem a agricultura – um dos setores econômicos cruciais da nação – e levam a perdas econômicas substanciais. As inundações também representam ameaças para áreas urbanas, incluindo Buenos Aires, onde impactam a infraestrutura e a habitação. Além disso, a variabilidade climática influencia o setor agrícola da Argentina com padrões irregulares de chuva e flutuações de temperatura que afetam a produtividade das safras e as condições do gado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

Projeto de obras no entorno de viaduto na Alemoa, em Santos, é apresentado a caminhoneiros
Informações: Prefeitura de Santos (15 de maio de 2024)

Em uma reunião realizada nesta terça-feira (14), secretários municipais de Santos e representantes dos caminhoneiros discutiram os detalhes do projeto de obras a serem realizadas no entorno do Viaduto Paulo Bonavides, na Alemoa. A iniciativa visa atender a um antigo pleito dos trabalhadores e



melhorar a fluidez do trânsito na área portuária, beneficiando especialmente os cerca de oito mil caminhões que trafegam diariamente pelo Porto de Santos e pela área industrial do Município.

O projeto, que será financiado com recursos do Estado no valor de R\$ 13,6 milhões e uma contrapartida municipal de R\$ 1,3 milhão, contempla obras de pavimentação, recapeamento, e instalação de guias e sarjetas na saída do Viaduto da Alemoa. Este investimento foi anunciado pelo governador Tarcísio Freitas neste mês durante uma visita ao Município.

O secretário de Assuntos Portuários e Empregos de Santos, Elias Júnior, lembra que a sinalização positiva do Estado para a importante obra veio após pedido do prefeito Rogério Santos. “As secretarias estão empenhadas em acelerar e firmar esse convênio para que o recurso chegue à prefeitura e possamos realizar as intervenções necessárias após as aprovações técnicas”.

A execução da obra ficará a cargo da Secretaria de Infraestrutura e Serviços Públicos (Seinfra), e a previsão é que seja concluída em 12 meses após o início dos trabalhos. O edital de licitação encontra-se atualmente em fase de análise pelos órgãos competentes.

“Pretendemos melhorar o fluxo de veículos na entrada e saída da Alemoa e do Porto, que não tem um acesso rodoviário direto atualmente. É necessário organizar isso para que a obra seja realizada de forma eficiente”, ressaltou o titular da Seinfra, Wagner Ramos.

A concretização desse projeto é resultado de uma reunião realizada em setembro do ano passado entre o prefeito Rogério Santos, o governador Tarcísio de Freitas, lideranças do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam-Santos), e representantes da categoria, no Palácio dos Bandeirantes, em São Paulo.

“Vivemos um momento em que existe um entrave no trânsito. Quando você desce o viaduto, não consegue entrar direto no Porto por causa da rotatória pequena. Quando as obras estiverem prontas, será uma solução gigantesca, permitindo que possamos acessar, sem filas, o maior porto da América Latina sem filas”, diz o diretor do Sindicam-Santos, Romero Costa.

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

Data: 15/05/2024

APS ORGANIZA E AMPLIA MUTIRÃO DE DOAÇÕES PARA O RS

Informações: Autoridade Portuária de Santos (15 de maio de 2024)

Empresas portuárias e pessoas físicas podem doar

A Autoridade Portuária de Santos (APS), com o apoio dos signatários do Manifesto ESG do Porto de Santos, iniciou uma ação humanitária visando ajudar as vítimas das enchentes do Rio Grande do Sul. O objetivo é concentrar o armazenamento das doações na APS para levá-las em maior quantidade por meio de navegação de cabotagem, como alternativa ao fluxo de donativos, que nos primeiros dias ficou concentrada no transporte aéreo e rodoviário.

O Presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, resalta a responsabilidade social da empresa e compromisso com a causa do povo do Rio Grande do Sul: “Ninguém esperava essa tragédia, deixou um estado inteiro devastado, é cenário de guerra. Como ato contínuo, o Secretário Nacional de Portos, do Ministério de Portos e Aeroportos, determinou que envidássemos esforços em prestar auxílio emergencial humanitário ao povo gaúcho, tal pedido, somado ao nosso compromisso com a responsabilidade social, nos fez instituir um Comitê Gestor de Crise para conduzir essas ações”

Para isso, a APS destinou um galpão de 1,6 mil m² na sua sede para receber as doações. Estas podem ser feitas por pessoas físicas, em menores quantidades, em um ponto de recebimento no Centro de Treinamento da Autoridade Portuária, ao lado do Museu do Porto, onde as coletas



funcionam no sistema de drive thru, na qual o doador não precisa sair do carro. Tal serviço funciona de segunda a sexta-feira, das 9h às 18h.

As empresas da região também podem separar suas doações e de seus colaboradores para serem retiradas pela APS, por meio de rota de coleta programada (semelhante ao serviço de coleta de recicláveis). Basta preencher um formulário e agendar um horário. Tal serviço está disponível para arrendatários do Porto e demais empresas da região.

As empresas da região e entidades de terceiro setor que estão organizando doações e que quiserem utilizar esse sistema de embarque pelo Porto de Santos podem acomodá-las em um contêiner. Para auxiliar o carregamento (estufagem) de contêineres de forma segura, a APS elaborou em parceria com armadores, um folheto com Orientações para estufagem de contêineres com donativos.

Para agendar a retirada de doações ou tirar dúvidas, a APS coloca à disposição o número WhatsApp (13) 99119-2311. Também pode ser enviado e-mail para o Comitê Gestor de Crise da APS: cgc@portodesantos.gov.br

Cabe ressaltar que o transporte por cabotagem, do ponto de vista ambiental, apresenta uma menor pegada de carbono que o transporte rodoviário, tendo uma viabilidade muito maior, além de maior escalabilidade – caso o problema se prolongue nos municípios do Rio Grande do Sul -, e os modais aéreo e rodoviário apresentem limitações em termos de capacidade.

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

Data: 15/05/2024

SP AUMENTA EXPORTAÇÕES DE AÇÚCAR E CAFÉ E AGRO TEM SUPERÁVIT DE US\$ 7,5 BILHÕES NA BALANÇA COMERCIAL

Informações: EXAME (15 de maio de 2024)

O agronegócio no Estado de São Paulo teve alta de 18% nas exportações nos quatro primeiros meses deste ano, puxado pelo aumento da venda de produtos do complexo sucroalcooleiro e de café, mostra levantamento da Secretaria Estadual da Agricultura, obtido pela EXAME.

A exportação de itens como açúcar e etanol subiu 79,7%, na comparação com o 1º quadrimestre de 2023. No mesmo período, as vendas de café subiram 20,4%. A terceira maior alta foi de produtos florestais, que inclui celulose e papel e avançou 13%, seguida por sucos (11,8% de alta).

O setor agro do estado exportou ao todo US\$ 9,37 bilhões de dólares no período, o que gerou superávit de US\$ 7,51 bilhões, valor 7,5% maior do que em 2023.

O agro respondeu por 42% das exportações do estado no primeiro quadrimestre deste ano. Na soma geral da balança comercial paulista, houve déficit de US\$ 9,59 bilhões.

São Paulo é o segundo estado que mais exporta produtos agrícolas no país e responde por 17,9% do total nacional. Em primeiro lugar, vem o Mato Grosso, com 18,6%.

As exportações do agronegócio brasileiro no primeiro quadrimestre de 2024 tiveram aumento de 3,7% em relação ao mesmo período do ano anterior, atingindo US\$ 52,39 bilhões, o que representa 48,1% do total nacional. O saldo da Balança Comercial do Agronegócio registrou superávit de US\$ 46,03 bilhões no acumulado até abril de 2024, 2,7% superior na comparação com igual período de 2023.

No entanto, outros setores da economia tiveram resultado negativo na balança. Ao todo, o Brasil acumula déficit no comércio exterior de US\$ 18,29 bilhões.

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

Data: 15/05/2024

HAPAG-LLOYD E IKEA SE UNEM PARA DESCARBONIZAR ENVIOS DE CONTÊINERES DA ÁSIA

Informações: Guia Marítimo (15 de maio de 2024)

Em um movimento que demonstra um compromisso com a sustentabilidade no setor marítimo, a Hapag-Lloyd anunciou uma colaboração com a IKEA Supply Chain Operations para descarbonizar os envios de contêineres originários da Ásia.

A parceria, que está prevista para ocorrer de março de 2024 a fevereiro de 2025, verá ambas as empresas utilizando a mais alta opção de produto da Hapag-Lloyd para biocombustíveis, conhecida como "Ship Green 100". Essa opção depende de biocombustíveis derivados de resíduos e resíduos em vez de óleo combustível marítimo convencional, com o objetivo de reduzir significativamente as emissões de CO2. Estima-se que, durante este período, a IKEA terá uma redução de cerca de 100.000 toneladas de emissões de CO2.

Danny Smolders, Diretor Executivo de Vendas Globais da Hapag-Lloyd, enfatizou a importância da colaboração, afirmando: "A IKEA é uma de nossas clientes valorizadas, conhecida por seu compromisso inabalável com a sustentabilidade. Ao unirmos forças, estamos reduzindo significativamente as emissões de CO2. O Ship Green é um aspecto importante de nossa jornada de descarbonização e nos aproxima mais do nosso objetivo de operações de frota neutras em carbono até 2045."

O objetivo da IKEA é reduzir as emissões relativas de GEE provenientes do transporte dos seus produtos em 70% até 2030 e utilizar apenas veículos pesados e navios oceânicos com emissão zero até 2040. Dariusz Mroczek, Gerente de Área de Transporte da IKEA Supply Chain Operations, enfatizou a importância da colaboração contínua para alcançar essas metas, observando que, embora os biocombustíveis representem um progresso, esforços adicionais são necessários para a transição para combustíveis e tecnologias de emissão zero.

A parceria entre a Hapag-Lloyd e a IKEA é um avanço significativo na indústria marítima, onde a colaboração e a inovação se intersectam para criar um futuro mais verde e sustentável para o transporte marítimo global. Através de iniciativas como o produto Ship Green, que oferece transportes marítimos com emissões reduzidas com base em biocombustíveis, ambas as empresas estão estabelecendo um referencial para práticas conscientes em relação ao meio ambiente dentro da indústria.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/05/2024*

ESTADOS UNIDOS QUADRUPLICAM O IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS DA CHINA

Informações: Jornal Nacional (15 de maio de 2024)



Joe Biden disse nesta terça-feira (14) que o governo chinês dá subsídios pesados para as indústrias e afirmou: 'A China não compete, trapaceia'. [Clique aqui para assistir a matéria completa](#)

O governo dos Estados Unidos decidiu aumentar os impostos de importação para produtos da China.

As tarifas sobre carros elétricos chineses vão quadruplicar: de 25% para 100%. As taxas sobre chips e células solares vão dobrar. Aço e alumínio terão tarifas de 25%. Joe Biden disse nesta terça-feira (14) que o governo chinês dá subsídios pesados para as indústrias e afirmou:

É o novo capítulo da guerra comercial entre Washington e Pequim. Começou com o ex-presidente Donald Trump, que acusava a China de roubar os empregos dos americanos, uma vez que boa parte da produção das fábricas nos Estados Unidos foi terceirizada para os chineses. Em 2018, ele anunciou a primeira rodada de tarifas.

Mas alguns estudos mostram que a medida teve efeito inverso e fechou muitos postos de trabalho, porque a China revidou com taxações que prejudicaram a economia dos Estados Unidos. A guerra comercial também aumentou os preços para o consumidor americano, empurrando a alta inflação dos últimos anos.

Os Estados Unidos vinham de uma época em que defendiam o livre mercado com unhas e dentes – derrubando tarifas. Agora, para enfrentar a China, tanto Donald Trump, do Partido Republicano, como Joe Biden, do Partido Democrata, adotam a estratégia de protecionismo.

O atual presidente vai manter e ampliar as tarifas do anterior, que já atingiam o equivalente a mais de US\$ 300 bilhões em mercadorias. Em resposta, o governo chinês afirmou que vai defender seus direitos e interesses – provavelmente com novas tarifas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/05/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

JEAN PAUL PRATES DIZ QUE DEIXA PETROBRAS ‘BEM ENCAMINHADA’

Ex-presidente diz que tirou ‘atmosfera ruim’ da estatal e anunciou o futuro da empresa; CFO também deixa a petroleira

Por epbr 15 de maio de 2024 Em Empresas, Petróleo e gás, Política energética, Vídeos

RIO – Após ter o cargo solicitado pelo presidente Lula, Jean Paul Prates deixou a Petrobras nesta quarta-feira (15/5). Magda Chambriard será a nova presidente da companhia.

“[A Petrobras está] muito bem encaminhada, tanto no refino, nos fertilizantes, na indústria naval (...) fizemos concursos, aumentamos a força de trabalho, cuidamos das pessoas, eliminamos aquela atmosfera ruim que estava aí, de estar vendendo, de não saber o futuro. Anunciamos o futuro da empresa, deixamos a transição energética encaminhada (...) tanto em energia offshore, energia de grande porte, hidrogênio, CCUS, CCS, coprocessamento nas refinarias”, disse Prates ao sair da sede da Petrobras.

O Diretor Financeiro e de Relacionamento com Investidores, Sérgio Caetano Leite, foi destituído do cargo, assim como o gerente executivo de Relações Institucionais, João Paulo Madruga.

A Petrobras informou que nomeou como presidente interina da companhia a diretora executiva de Assuntos Corporativos, Clarice Coppetti, até a eleição e posse da nova presidente. Também nomeou como CFO interino o atual Gerente Executivo de Finanças, Carlos Alberto Rechelo Neto, até a eleição pelo Conselho de Administração.

O presidente Lula decidiu retirar Jean Paul Prates do comando da Petrobras cerca de um mês depois da crise sobre o pagamento de dividendos da estatal e um dia após a empresa anunciar queda de 38% no lucro líquido trimestral.

Prates afirmou que mudou também a percepção do mercado financeiro sobre o impacto da mudança da política da empresa sobre os resultados.

“Principalmente a gente deixou a política de preço que o presidente pediu, disse que é abraçar os preços. O mercado entendeu, a gente conseguiu explicar isso, mostrou que a Petrobras consegue fazer esses preços sem perder dinheiro e isso favorece a economia, favorece o governo, favorece o cidadão, cidadã, todas as áreas, GLP, na gasolina, no diesel, no frete”, destacou.

“Acho que a gente deixou isso aí, um legado importante, porque todos acreditavam que quando a gente chegou isso ia ser impossível ou ia destruir o valor da ação, não conseguiu, não foi assim, então acho que essa foi a missão mais difícil. Mudamos a política de dividendos, as duas coisas que foram principais, que a gente tem a temer em relação ao valor da empresa, a gente conseguiu entregar com a ação subindo. Sem dúvida nenhuma, sem dúvida nenhuma, [deixo uma] empresa bem melhor.”

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 15/05/2024

MAGDA CHAMBRIARD VAI SUBSTITUIR JEAN PAUL PRATES NO COMANDO DA PETROBRAS

Comece seu dia bem-informado com as principais notícias sobre petróleo, gás, energia e política
Por repbr 15 de maio de 2024 Em Comece seu Dia



Magda Chambriard, indicada para a presidência da Petrobras (Foto: Reprodução Alerj)

Jean Paul Prates foi demitido da Petrobras nesta terça-feira (14/5) pelo presidente Lula, um dia após a divulgação de uma queda de 38% no lucro da companhia e meses de especulação sobre sua saída e conflitos com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

Magda Chambriard será a nova presidente da estatal. Ela foi indicada pelo Ministério de Minas e Energia, após o anúncio da saída de Prates.

- Diretora-geral da Agência Nacional de Petróleo (ANP) no governo Dilma Rousseff, tem mais de 40 anos de experiência no setor e é defensora das políticas de conteúdo local e crítica da gestão da Petrobras focada na exploração e produção do pré-sal.
- Para aprofundar: Quem é Magda Chambriard, nova presidente da Petrobras

A Petrobras informou em comunicado que o governo pediu que o Conselho de Administração se reúna para apreciar o encerramento antecipado do mandato de Prates como presidente e a indicação de Magda para ocupar o cargo.

- “Jean Paul informou que, se e uma vez aprovado o encerramento indicado, ele pretende posteriormente apresentar sua renúncia ao cargo de membro do Conselho de Administração da Petrobras”, comunicou a empresa em nota.

Em mensagem a funcionários, Prates afirmou que sua passagem pela companhia foi “precocemente abreviada”.



- “Minha missão foi precocemente abreviada na presença regozijada de Alexandre Silveira e Rui Costa. Não creio que haja chance de reconsideração. Vão anunciar daqui a pouco”, escreveu.

A queda de Prates começou a ganhar corpo na votação que decidiu pela não distribuição dos dividendos extraordinários da estatal em março. Ele decidiu se abster e anunciou no dia seguinte que tinha apresentado outra proposta, de distribuir 50% dos ganhos.

- A decisão de não apoiar o governo foi considerada uma quebra de confiança, dando força às especulações de sua saída.
- Mais: Jean Paul Prates diz que deixa Petrobras ‘bem encaminhada’

New Fortress busca sócio e estuda IPO no Brasil. A empresa planeja vender uma participação minoritária de seus ativos de gás e energia no Brasil e abrir o capital de sua divisão no país, visando acelerar a expansão no mercado brasileiro. A ideia é encontrar um sócio no curto prazo e realizar um IPO na Nasdaq no final do ano. Leia na epbr.

Competição no GNL justifica redução de preços, diz Tolmasquim. A nova política de preços do gás natural da Petrobras é uma resposta ao aumento da competição no mercado nacional, sobretudo com terminais privados de importação de gás natural liquefeito (GNL), afirmou o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da estatal, Maurício Tolmasquim. Entenda.

Energisa promete acelerar investimentos em distribuição de gás. O grupo afirmou que vê espaço para acelerar os investimentos na expansão da rede das distribuidoras de gás canalizado do Nordeste, sem comprometer a competitividade das tarifas do gás natural nas concessões locais, após a Infra Gás e Energia e entrar no capital da Cegás (CE), Copergás (PE), Algás (AL), Potigás (RN) e Sergas (SE). Veja os detalhes.

Opinião: Indústria de SP não pode ser discriminada a pagar gás natural mais caro Defender a aplicação de uma taxa de transporte em um gasoduto que sempre foi de distribuição só serve para onerar a indústria e os consumidores, avalia Carlos Cavalcanti.

Refap opera com capacidade reduzida. A Petrobras está operando a Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), em Canoas (RS), com carga reduzida, em meio às enchentes na região e vai acionar sua termelétrica na cidade a pedido do Operador Nacional do Sistema (ONS), disse o diretor de Processos Industriais e Produtos, William França. Leia na epbr.

Petrobras não quer 100% da Braskem, diz CFO. Controlar todo o capital da Braskem “não é o cenário ideal” e só seria uma opção em situação extrema, disse Sergio Caetano Leite, diretor financeiro da estatal, em teleconferência de resultados na terça-feira (14/5).

– O interesse em ampliar a participação na petroquímica foi revelado pelo presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, em entrevista exclusiva à agência epbr, quando disse que quer uma fatia de pelo menos 50% na petroquímica.

Diálogos da Transição. Em janeiro deste ano, relatório do Fórum Econômico Mundial alertou que até 2050 as mudanças climáticas podem causar 14,5 milhões de mortes e US\$ 12,5 trilhões em perdas econômicas em todo o mundo. Embora 2050 possa parecer distante, e trilhões de dólares uma cifra ainda mais intangível, o clima não perdoa e a conta de queimar combustíveis fósseis e florestas está no centro da mesa – todo mundo se entreolhando e perguntando: quem vai pagar? Leia na epbr.

Eletrobras faz acordos para produção de hidrogênio renovável. A empresa assinou dois novos Memorandos de Entendimento (MoU) para avaliar oportunidades de negócios na cadeia de produção de hidrogênio renovável (H2R) e derivados. Um com a Green Energy Park, que tem projeto no Piauí, e outro com o governo do Ceará. Veja os detalhes.

Bunker One vai exportar biocombustíveis para navios. A empresa recebeu a certificação internacional ISCC (International Sustainability & Carbon Certification) em duas categorias, abrindo caminhos para a comercialização de biocombustíveis produzidos no Brasil para abastecer navios que fazem o frete internacional. Leia na epbr.

Judiciário tem novo papel com mudança climática, diz Barroso. O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Luís Roberto Barroso, disse que os tribunais constitucionais em todo o mundo vêm adotando um novo papel em questão climática e que grandes tragédias mostram que é preciso reagir ao aquecimento global. Leia na epbr.

EUA quadruplicam tarifas de carros elétricos da China. O governo norte-americano anunciou um pacote de aumento de tarifas sobre os produtos chineses ligados à tecnologia, como veículos elétricos, semicondutores, baterias, células solares, aço e alumínio. A dos veículos elétricos passou de 25% para 100% e a de painéis solares, de 25% para 50%.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/05/2024

NOVA PRESIDENTE DA PETROBRAS É DEFENSORA HISTÓRICA DA EXPLORAÇÃO NA MARGEM EQUATORIAL

Magda Chambriard viabilizou a concessão de blocos nessa região quando foi diretora da ANP

Por Gabriela Ruddy 15 de maio de 2024 Em Petróleo e gás, Política energética, Transição energética



Nova Presidente da Petrobras, Magda Chambriard (Foto: Agência Brasil)

A executiva indicada pelo presidente Lula para assumir a presidência da Petrobras, Magda Chambriard, é uma defensora da exploração e produção de petróleo em águas profundas na Margem Equatorial e foi a responsável por viabilizar a concessão de blocos nessa região quando foi diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Whatsapp: siga o canal da epbr e ative os alertas!

Chambriard comandou a agência entre 2012 e 2016. A maior parte das áreas na Margem com potencial para descobertas em águas profundas foram ofertadas na 11ª rodada, em 2013, quando ela estava à frente da entidade, portanto.

Nos últimos meses, a executiva tem se posicionado publicamente a favor das atividades na região.

“Compartilho com vocês minha preocupação com o “day after” do pico do Pré-Sal e com o que será feito em prol da reposição de reservas do país nesse momento. A exploração em águas profundas, nosso DNA, exige muita antecedência. Além disso, deixo claro que reconheço o tamanho do desafio imposto aos técnicos do Ibama, em relação a quantidade de tarefas face ao efetivo ligado ao petróleo e gás. Mas reconheço também a responsabilidade do Estado brasileiro de prover meios para que os licenciamentos ocorram sem postergar o desenvolvimento do país”, escreveu há cerca de dois meses no LinkedIn.

Ela cita, sobretudo, o esgotamento das reservas do pré-sal e as inseguranças regulatórias percebidas pelos investidores com as dificuldades para a realização de atividades mesmo com os blocos já concedidos.

“Sobre a Foz do Amazonas: É importante perceber que essa decisão afeta o FUTURO da Petrobras”, afirmou no LinkedIn em meados do ano passado.

Chambriard assume a estatal no momento em que o tema da abertura de novas fronteiras divide o governo. Parte da base de Lula, sobretudo nomes ligados ao Ministério do Meio Ambiente, defende a interrupção da ampliação de áreas de exploração e produção no território nacional, devido à necessidade de acelerar a transição energética.

Por outro lado, segmentos ligados ao Ministério de Minas e Energia acreditam que a continuidade da extração evita com que o Brasil se torne dependente do mercado externo a partir da próxima década e protege o país de uma eventual inflação dos combustíveis fósseis por causa da transição. Essa corrente defende ainda que os recursos das atividades petrolíferas vão ser importantes para o desenvolvimento nacional, sobretudo nas regiões Norte e Nordeste, onde está localizada a Margem Equatorial.

Chambriard tem partilhado da visão do setor de petróleo que enxerga a transição energética como um processo longo, durante o qual ainda vai haver consumo de combustíveis fósseis.

“Importante frisar a importância da palavra TRANSIÇÃO, quando se fala em transição energética, e lembrar que essas coisas não podem ser feitas de uma hora para outra...”, escreveu em publicação no LinkedIn.

A região que compreende as bacias da Foz do Amazonas, Pará-Maranhão, Barreirinhas, Ceará e Potiguar, é a grande aposta exploratória da Petrobras para a abertura de uma nova fronteira e a reposição de reservas em meio ao esgotamento do pré-sal. A Petrobras estima destinar US\$ 3,1 bilhões para exploração na região de 2024 a 2028, com a perfuração de 16 poços. A companhia concluiu dois poços na Bacia Potiguar este ano, cujos resultados ainda estão em análise.

A grande expectativa é pela perfuração na bacia da Foz do Amazonas, onde a estatal estima a possibilidade de mais de 6 bilhões de barris em reservas. Desde 2022, a companhia tenta iniciar uma perfuração exploratória na área, mas enfrenta controvérsias. O pedido de licenciamento ambiental feito ao Ibama para a perfuração foi negado no ano passado e gerou um pedido de reconsideração, que ainda está em análise.

O Ibama solicitou à estatal a entrega de uma análise sobre o impacto do projeto a indígenas para reavaliar o pedido. Na terça-feira (14/5) a tarde, antes do anúncio da troca de comando na estatal, o diretor executivo de exploração e produção da Petrobras, Joelson Mendes, disse que a empresa não vai fazer esses estudos no atual estágio do processo.

Segundo o diretor, a avaliação do impacto aos indígenas está prevista na lei apenas no caso de ocorrer uma descoberta. A decisão por não realizar os estudos foi comunicada pela estatal à Advocacia Geral da União (AGU)

“Temos interagido com a AGU e estamos esperando que ela tenha uma interação com o Ibama. Esse pedido não é adequado nesse momento em que estamos nesse licenciamento”, afirmou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/05/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

FOZ DO AMAZONAS, OBRAS EM REFINARIAS, 'ESTALEIROS LOTADOS': O QUE PENSA MAGDA CHAMBRIARD, QUE VAI ASSUMIR A PETROBRAS

Engenheira deve se reunir com Lula no início da próxima semana. Ex-diretora da ANP e ex-funcionária da estatal, ela emite opiniões sobre o setor por meio de artigos desde 2020

Por Carolina Nalin e Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Magda Chambriard, escolhida para ser a nova presidente da Petrobras — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A engenheira Magda Chambriard, indicada para ser a nova presidente da Petrobras após a demissão de Jean Paul Prates na noite de terça-feira, deve se reunir com o presidente Lula na próxima segunda ou terça-feira. Segundo fontes, a decisão de colocá-la no comando da estatal foi tomada por ele no fim de abril. Os dois devem conversar principalmente sobre os investimentos da estatal.

Ex-diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), ela agora retorna à estatal onde foi funcionária de carreira por 22 anos depois de um intervalo em que atuou no mercado como consultora na área de energia e petróleo. Nos últimos anos, ela tem escrito artigos sobre o setor de óleo e gás e concedido entrevistas como especialistas do setor, o que dá pistas sobre o que ela pensa e como pretende atuar à frente da maior estatal brasileira.

Uma das propostas de Magda é acelerar obras e projetos envolvendo a ampliação de refino e a retomada de fertilizantes. Para isso, uma das ideias é renegociar contratos. "Ela tem conhecimento e conhece os gargalos", disse uma fonte próxima a ela.

Entre fontes próximas de Magda, já é dada como certa a troca em diretorias importantes da estatal: nas áreas de Exploração e Produção e de Engenharia. Também está no horizonte dela a ampliação dos investimentos, com a inclusão de mais encomendas de navios de cabotagem, barcos de apoio e plataformas no novo Plano de Negócios da estatal para os anos de 2025 a 2029.



Magda Chambriard, quando era diretora-geral da ANP, ao lado do então ministro de Minas e Energia, Edison Lobão, em leilão de áreas de exploração de petróleo em 2013 no governo Dilma — Foto: Marcelo Carnaval

Apesar de Magda defender as regras de conteúdo local (que obrigam petroleiras a contratar parte dos equipamentos no Brasil) e a ampliação da função social da Petrobras, o que agrada ao governo, ela não tem o perfil de "rainha da Inglaterra", na avaliação de uma fonte. No entanto, aceitou o cargo ciente de que "não terá carta branca na estatal".

Visões conhecidas

Desde 2020, Magda emite opiniões por meio de artigos no Brasil Energia, veículo especializado sobre energia. De lá para cá, a engenheira escreveu sobre diversos temas envolvendo o setor de petróleo e gás — desde o compromisso frustrado da Petrobras com o desenvolvimento sustentável até a defesa de licenciamento para exploração da Foz do Amazonas.

Veja a seguir o que ela pensa sobre alguns desses assuntos, temas críticos nas decisões a serem tomadas pela estatal nos próximos meses.

Ampliação de investimentos nos estados produtores de petróleo

Em artigo intitulado 'Petróleo gera riqueza para quem?', publicado em novembro de 2023, Magda defendeu que a estatal gere retorno social para o país — uma demanda frequentemente repetida por Lula e integrantes do governo e do PT —, com ampliação de investimentos no Rio de Janeiro e demais estados produtores de petróleo. Ela indica que vê um papel importante da estatal na promoção de investimentos que possam movimentar a economia do país.

Ela cita a expectativa frustrada da empresa em contribuir com o desenvolvimento sustentável do país, já que assumiu compromisso de gerar bem-estar social através da produção do petróleo, mas reduziu investimentos e não conseguiu combater a desigualdade.

"Acreditou-se que a produção dessa riqueza geraria mais bem-estar social, em sintonia com as expectativas de desenvolvimento sustentável (...) Passada mais de uma década, alguns governos e a pandemia do Covid-19, a produção do petróleo cresceu, (...) mas o Brasil, que em 2012 se orgulhava do seu pleno emprego, chegou a cerca de 29,4% da população abaixo da linha da pobreza e a 8,4% da população na pobreza extrema", escreveu.

Defesa de 'estaleiros lotados'

Magda ressaltou ainda que, apesar da maior parte dos recursos petrolíferos do pré-sal estarem localizados no Rio de Janeiro, o estado "considerado a capital brasileira do petróleo" amargou perda de quase 10% dos seus postos de trabalho com carteira assinada entre 2014 e julho de 2023.

A engenheira argumentou que o Estado do Rio tem mais de dez estaleiros ociosos, e cada um deles poderia alocar cerca de 2 mil trabalhadores. E fez até um apelo para que o atual governo lote estaleiros:

"A estatal não poderia ter a dimensão atual sem a mão forte de um governo que a fez crescer de tamanho abruptamente, ao capitalizá-la e capacitá-la para enfrentar o desafio do Pré-Sal. (...) Aguarda-se pelos estaleiros lotados, conforme promessa da empresa, veiculada por diversos veículos da mídia especializada, em agosto de 2023", escreveu ela.

Exploração da Foz do Amazonas

Após o Ibama negar o pedido da Petrobras para explorar petróleo na Foz do Amazonas em maio do ano passado, Magda destacou em artigo em no mês seguinte que o país precisa enfrentar o "desafio do licenciamento tempestivo", "sob pena de condenar o Brasil à estagnação" caso não o faça, já que elevaria o chamado Custo Brasil, conjunto de entraves no ambiente de negócios do país que onera as empresas.

"Não é crível que após 10 anos da oferta pública da Margem Equatorial e décadas de operação na Bacia de Campos, ainda haja impasses técnicos em processos de licenciamento", disse ela, no artigo "Bacia da Foz, licenciamento ou risco Brasil".

Segundo a engenheira, o Ministério do Meio Ambiente não pode "usurpar" o poder de concessão da Presidência da República. Ela defende que o poder do presidente seja superior ao da pasta de Marina Silva.

"O MMA será, de fato, o verdadeiro poder concedente do país? A Presidência da República concorda com isso? (...) É nesse contexto que se advoga a intervenção do Presidente da República. É ele que tem mandato para estabelecer as prioridades nacionais, em nome do povo", escreveu.

Risco de sobrecarga tributária

Em outro artigo intitulado "Reforma fiscal e as independentes", Magda cita o risco de sobrecarga tributária às empresas petroleiras independentes (como é o caso de Prio, 3R Petroleum e Enauta, por exemplo) diante da reforma fiscal, em que está sendo discutido uma série de tributos.

"É irrazoável que o Estado, ao criar políticas que onerem o setor, não excetue casos em que a desoneração foi dada como essencial para a sobrevivência de diversos ativos. (...) É importante que se

verifique como evitar que tais projetos de lei não conflitem, ou não anulem, incentivos recém fornecidos a empresas Independentes, que são decisivos para a constituição de seus portfólios de projetos", disse.

Ampliação da atuação da estatal

Em entrevista ao GLOBO em janeiro de 2023, em reportagem sobre papel da Petrobras no novo governo, Magda defendeu uma atuação mais ampla da Petrobras, para além da produção de petróleo, liderando projetos em outras áreas para atrair investimentos de outras empresas.

— Há uma percepção de que a companhia estava sendo gerida para ser vendida. A empresa hoje não se enxerga no longo prazo. Não tem horizonte. E seu futuro passa por gás natural. Ela tem de ter o papel de maestro. Mas não deve fazer isso sozinha. Para ser atrativa, tem que buscar parcerias.

Crítica à política de venda de ativos, como a BR Distribuidora

A nova presidente da Petrobras também foi crítica da política de venda de ativos adotada pela estatal no governo Bolsonaro.

Em entrevista ao GLOBO, em reportagem sobre a perda de protagonismo da estatal entre as petrolíferas mundiais em 2020, Magda disse que a Petrobras fica mais suscetível a crises “ao botar todos os ovos na mesma cesta” e apontou risco na estratégia de concentração na produção de petróleo no pré-sal.

TROCA DE COMANDO NA PETROBRAS :

- Quem é Magda Chambriard, nova presidente da Petrobras
https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/14/quem-e-magda-chambriard-nova-diretora-da-petrobras.ghtml?interno_origem=materiasoglobo&interno_midia=boxquevoceprecisasaber&interno_campanha=oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/15/o-que-pensa-magda-chambriard-ex-diretora-da-anp-que-assumira-comando-da-petrobras.ghtml
- Lula esperou disputa sobre dividendos da Petrobras esfriar para demitir Prates; leia bastidores
https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/15/lula-esperou-disputa-sobre-dividendos-da-petrobras-esfriar-para-demitir-prates.ghtml?interno_origem=materiasoglobo&interno_midia=boxquevoceprecisasaber&interno_campanha=oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/15/o-que-pensa-magda-chambriard-ex-diretora-da-anp-que-assumira-comando-da-petrobras.ghtml
- Os cinco desafios da nova presidente da Petrobras, Magda Chambriard, à frente da estatal
https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/15/os-cinco-desafios-da-nova-presidente-da-petrobras-magda-chambriard-a-frente-da-estatal.ghtml?interno_origem=materiasoglobo&interno_midia=boxquevoceprecisasaber&interno_campanha=oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/15/o-que-pensa-magda-chambriard-ex-diretora-da-anp-que-assumira-comando-da-petrobras.ghtml
- Troca de comando na Petrobras vai exigir nova assembleia e deve levar de um a dois meses
https://oglobo.globo.com/blogs/malu-gaspar/post/2024/05/troca-de-comando-na-petrobras-vai-exigir-nova-assembleia-e-deve-levar-de-um-a-dois-meses.ghtml?interno_origem=materiasoglobo&interno_midia=boxquevoceprecisasaber&interno_campanha=oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/15/o-que-pensa-magda-chambriard-ex-diretora-da-anp-que-assumira-comando-da-petrobras.ghtml
- Próxima CEO da Petrobras prometeu a Lula acelerar projetos como Abreu e Lima e Comperj
<https://oglobo.globo.com/blogs/malu-gaspar/post/2024/05/proxima-ceo-da-petrobras-prometeu-a-lula-acelerar-projetos-como-abreu-e-lima-e-comperj.ghtml>



comperj.ghhtml?interno_origem=materiasoglobo&interno_midia=boxquevoceprecisasaber&interno_c_amanha=oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/05/15/o-que-pensa-magda-chambriard-ex-diretora-da-anp-que-assumira-comando-da-petrobras.ghhtml

A especialista admitiu que alguns negócios não fazem sentido, como operar gasodutos e campos terrestre, mas criticou a venda de ativos lucrativos como a BR Distribuidora e refinarias em mercados estratégicos para reduzir o endividamento.

— Antes a Petrobras buscava fazer tudo. Hoje, estamos no extremo oposto, com a empresa vendendo tudo — disse. — Não é preciso dismantelar tudo para ser mais eficiente. E se essa estratégia não der certo?

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/05/2024*

PETROBRAS PERDE R\$ 34 BILHÕES EM VALOR DE MERCADO APÓS SAÍDA DE JEAN PAUL PRATES

As ações chegaram a cair até 9,57% nesta quarta, após a demissão de Prates do comando da empresa. Mercado vê maior risco de interferência política na estatal; confira o que dizem analistas
Por Luana Reis — Rio

As ações ordinárias da Petrobras (PETR3, com direito a voto) encerraram esta quarta em queda de 6,78% e as preferenciais (PETR4, sem direito a voto) 6,04%, totalizando uma perda em valor de mercado de R\$ 34 bilhões, segundo um levantamento feito pela Elos Ayta Consultoria.

Mais cedo, as ações chegaram a cair até 9,57%, na mínima do dia, e a entrar em leilão na B3, um mecanismo da Bolsa para quando há uma oscilação muito forte nas cotações ou a divulgação de um fato relevante sobre a empresa enquanto o pregão ainda estiver em andamento.

Jean Paul Prates foi demitido ontem do comando da estatal, em meio a atritos com o governo em assuntos que vão de dividendos a retomadas de grandes obras da empresa. Ele será substituído por Magda Chambriard, ex-diretora da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Apesar do currículo de Magda, que foi funcionária da Petrobras por mais de 20 anos e tem experiência no setor, ter sido bem-visto, o mercado vê maior risco de interferência política na estatal.

O Citigroup disse em nota que a demissão de Prates marca uma deterioração na governança da Petrobras e Magda chega com pressão para acelerar a expansão dos investimentos da Petrobras, o que pode resultar em menores dividendos.

Por outro lado, o Goldman Sachs destacou em relatório que a atual governança da estatal impede mudanças significativas por uma nova diretoria. O banco reconhece, no entanto, que a saída de Prates retoma os ruídos sobre intervenção política.

Para a XP Investimentos, a mudança repentina na gestão traz incerteza. "Os investidores estão particularmente preocupados com conflitos de interesse em temas como distribuição de dividendos, política de preços, planos de investimento, passivos fiscais contingentes e outros. Embora não esperemos mudanças significativas nos dividendos e planos de capex a curto prazo, reconhecemos que a incerteza aumenta consideravelmente a percepção de risco", escreveram os analistas em relatório.

"Não é preciso dizer que isso é negativo, e acreditamos que os investidores começarão novamente a precificar maiores riscos de interferência política na empresa", afirmou o BTG Pactual em relatório.

Uma preocupação do mercado, destacou o banco, é que Prates era visto como um "forte defensor" da remuneração aos acionistas, então a postura de Magda em relação a esse assunto será importante para tranquilizar os investidores.

O BTG reiterou a sua recomendação de compra para as ações, no entanto, e afirma que essa troca não deve diminuir o pagamento de dividendos de forma significativa.

Mais cedo, o Jefferies, banco de investimentos americano, cortou a recomendação dos ADRs da Petrobras de compra para neutro e reduziu o preço-alvo de US\$ 21,20 para US\$ 17,70, afirmando que a troca no comando da estatal indica uma escalada na intervenção política na empresa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2024

DURIGAN, DO MINISTÉRIO DA FAZENDA, PREGA NECESSIDADE DE MANTER RESTRIÇÃO FISCAL NA AJUDA AO RIO GRANDE DO SUL

"Não se trata de uma tragédia local, e sim de uma tragédia regional de alto impacto", diz o dirigente, que participou do Summit Valor Econômico Brasil-USA, em Nova York

Por O GLOBO — Nova York



O futuro secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan — Foto: Edilson Dantas/O Globo/8-5-2023

O secretário executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, disse hoje, durante o Summit Valor Econômico Brasil-USA, em Nova York, que o país não pode medir esforços para ajudar o Rio Grande do Sul, mas, ao mesmo tempo, é importante manter restrição fiscal e transparência em relação ao que será feito.

- Em vez de anunciar um grande pacote, a gente está indo por etapas, de maneira muito coordenada, inclusive com o Supremo Tribunal Federal, com o Tribunal de Contas [da União]. Nós estamos falando de R\$ 50 bilhões de crédito, mais de R\$ 10 bilhões de investimento do próprio Estado e um crédito para as pessoas que estão desabrigadas poderem começar a reconstruir sua vida. Isso pode não parar por aqui. Nós não podemos medir esforços em ajudar o Rio Grande do Sul. Ao mesmo tempo, temos um cuidado grande com restrição fiscal e transparência do que vai ser feito.

Durigan também disse que foi positivo o que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva tenha assumido o comando da resolução da crise no Rio Grande do Sul.

- O mais acertado que o presidente Lula fez em relação ao Rio Grande do Sul foi chamar para si a coordenação da resposta [à tragédia] - disse Durigan.

Segundo o dirigente, "não se trata de uma tragédia local, e sim de uma tragédia regional de alto impacto". Durigan afirmou que o pior cenário para uma resposta à catástrofe seria se "cada um saísse fazendo uma resposta, porque a gente não vai conseguir atender à população e às necessidades que estão presentes".

O secretário da Fazenda explicou que o governo tem estudado várias alternativas de respostas, mas que mantenham o compromisso fiscal. Uma das ideias, disse ele, é "estruturar linhas de crédito com garantias para que esse crédito de fato chegue a essas pessoas que estão em uma situação muito difícil hoje". As linhas com garantias propostas, segundo o secretário, são "menos burocráticas, vão permitir uma ajuda de imediato e sem alterar a regra fiscal do país".

Conforme Durigan, o Executivo tem atuado de maneira próxima e coordenada com os outros poderes, o Legislativo e o Judiciário:

- O presidente propôs o decreto de calamidade pública no Rio Grande do Sul, com o presidente [da Câmara dos Deputados, Arthur] Lira, com o presidente [do Senado, Rodrigo] Pacheco. Esse decreto legislativo foi aprovado na segunda-feira passada na Câmara dos Deputados e, na terça-feira, no Senado. Houve um grande grau de comprometimento e de coordenação.

O Summit Valor Econômico Brasil-USA fez um minuto de silêncio em homenagem às vítimas das enchentes no Rio Grande do Sul.

BID: força-tarefa

Também presente no Summit Valor Econômico Brasil-USA, o presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Ilan Goldfajn, disse que a instituição teve uma rodada de conversas com autoridades do Rio Grande do Sul e do governo federal para rapidamente liberar um pacote de R\$ 5,5 bilhões para a região atingida. Segundo ele, o estado vai precisar de muitos recursos para reconstruir a nova infraestrutura após a tragédia das enchentes que ainda têm feito estragos na região.

- Parte disso é imediato, como recursos para ajuda humanitária e financiamentos para pequenas e médias empresas, e parte importante é para a reconstrução do Estado, para o desenvolvimento da infraestrutura - disse Goldfajn.

Além de prover recursos e inteligência nessa força-tarefa para tirar o Rio Grande do Sul da linha de crise, o executivo ressaltou a importância de pensar em mecanismos de proteção, dado que desastres climáticos tendem a se tornar cada vez mais frequentes:

- Temos que ser resilientes na reconstrução pensando nessa nova realidade.

Os recursos para o financiamento são escassos, disse Goldfajn. O processo requer uma ação coordenada de todos os públicos, trabalhando com o que já existe dentro dos bancos de desenvolvimento, melhorando seus balanços e alavancagem. O BID conseguiu aprovar uma capitalização de US\$ 3,5 bilhões com os seus 48 membros para o BID Invest, o seu braço de financiamento privado. Neste modelo, a instituição financia o setor privado, mas não fica com grande parte dos projetos, detendo cerca de 10%, com outros investidores entrando conjuntamente.

- A parte fundamental é o tamanho dos recursos. Uma vez que tenha o recurso é importante saber o que está fazendo, o dólar bem investido é diferente do mal investido.

Dentro do BID, nas diversas iniciativas de impacto, Goldfajn disse que cada dólar vira US\$ 7.

'Sem afetar o agro'

O presidente da Cargill Brasil, Paulo Souza, afirmou durante o evento que, apesar de o Rio Grande do Sul ser o terceiro maior produtor de grãos do país e segundo em produção de aves e suínos, a tragédia devido ao excesso de chuvas no Estado não vai impactar os números nacionais do agronegócio:

- Temos que nos sensibilizar com os funcionários e produtores gaúchos, claro, e regionalmente essas perdas serão um baque. Será um desafio reconstruir tudo, mas não afetará o país como um todo - disse o presidente da maior exportadora de soja e milho do Estado.

Souza também lembrou que o Rio Grande do Sul começou a agricultura moderna no país e as exportações profissionais na década de 1960 e que agora os produtores precisarão de "crédito, renegociação de dívidas e aberturas e facilidades na obtenção de seguro rural".



- O desastre é comparável ao furacão Katrina nos EUA e atinge produtores que enfrentaram dois anos de seca e agora essa enchente. O setor privado pode e deve apoiá-los, mas a ação do governo será fundamental - afirmou.

Afora o Rio Grande do Sul, o executivo declarou que a infraestrutura de transporte é a questão mais importante para permitir o avanço do agro brasileiro, mais até que a armazenagem:

- Girar o estoque é melhor do que especular com ele. Claro, que uma produção crescente como a nossa exigirá cada vez mais locais para guardar o produto, mas escoar é que nos torna grande grande.

Fornecimento de água

No pico da crise provocada pelas enchentes no Rio Grande do Sul, a Aegea, que controla a Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan), teve um milhão de domicílios sem acesso a água. Hoje, são 140 mil, segundo o presidente da Aegea, Radamés Casseb, que esteve na plateia do Summit Valor. Ainda que os danos se concentrem na região metropolitana, há cidades ainda em que a infraestrutura está alagada. Segundo ele, a Aegea Corsan tem identificado os danos para restabelecer o fornecimento de água mesmo que de maneira precária num primeiro momento, até a intervenção definitiva:

- O investimento para o restabelecimento, que é grande, está coberto pelos aparatos de risco e seguro existentes na companhia, então o foco continua sendo no atendimento das pessoas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO A CHINA SE TORNOU LÍDER MUNDIAL EM CARROS ELÉTRICOS E PAINÉIS SOLARES

Os pesados subsídios para a indústria, juntamente com as fracas vendas na China, prepararam o cenário para um boom de exportação, aumentando os temores de perda de empregos nas fábricas em outros lugares

Por Keith Bradsher (The New York Times)

Durante décadas, a China tem se movido metodicamente para dominar cada vez mais setores, desde brinquedos e roupas na década de 1980 até semicondutores e energia renovável atualmente. Hoje a China produz um terço dos produtos manufaturados do mundo - mais do que os Estados Unidos, a Alemanha, o Japão, a Coreia do Sul e a Grã-Bretanha juntos. Seu superávit comercial nesses produtos é igual a um décimo de toda a economia chinesa.

E essas exportações continuam aumentando, causando alarme sobre o “excesso de capacidade” de fabricação da China entre seus maiores parceiros comerciais. Os principais líderes dos Estados Unidos e da Europa começaram a pedir à China que reduza o volume de suas vendas para o mundo e aumente suas importações. Na semana passada, o presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, aumentou drasticamente as tarifas dos EUA sobre as importações da China de carros elétricos, painéis solares e outros produtos manufaturados de alta tecnologia.

As políticas industriais da China tinham um foco consistente

Há quase uma década, a China lançou um programa ambicioso chamado Made in China 2025. O plano era que a China substituísse as principais importações em 10 setores de manufatura avançada

fabricando seus próprios produtos. O sistema bancário controlado pelo Estado direcionou empréstimos para esses setores-chave.

Passados 10 anos, a economia doméstica da China está sofrendo, principalmente devido ao colapso do mercado imobiliário. Os líderes em Pequim ordenaram o aumento dos empréstimos para muitos dos mesmos setores de manufatura para compensar os gastos mais lentos dos consumidores e estão aumentando as exportações.

Para os formuladores de políticas econômicas da China, a estratégia é familiar.



Um trabalhador na linha de montagem de carros elétricos na fábrica de montagem da Zeekr em Ningbo, China, em 9 de abril de 2024. Os pesados subsídios para o setor, juntamente com as fracas vendas na China, prepararam o cenário para um boom de exportação, aumentando os temores de perda de empregos nas fábricas em outros lugares Foto: Gilles Sabrie/NYT

Ela funciona da seguinte forma: os órgãos reguladores restringem as opções de investimento das famílias chinesas, que têm pouca escolha a não ser depositar enormes somas de dinheiro em bancos a taxas de juros baixas. Os bancos então emprestam o dinheiro a taxas baixas para startups e outras empresas. De acordo com o banco central da China, os empréstimos líquidos para o setor aumentaram de US\$ 83 bilhões em 2019 para US\$ 670 bilhões no ano passado.

Pequim instrui os governos locais a ajudar os setores escolhidos. A assistência assume a forma de terrenos baratos para fábricas, novas rodovias para caminhões de carga, linhas de trem-bala e outras infraestruturas.

O Kiel Institute for the World Economy em Kiel, Alemanha, calculou em um estudo que mais de 99% das empresas chinesas com ações negociadas publicamente receberam subsídios diretos do governo em 2022.

A China mantém os salários das fábricas baixos, o que ajuda a competitividade de seus fabricantes. As autorizações de residência limitam a capacidade das famílias rurais de se mudarem permanentemente para as cidades, onde se qualificariam para melhores benefícios de emprego. Os sindicatos independentes são proibidos, e os possíveis organizadores são detidos pela polícia.

Esses programas ajudaram a China a crescer em muitos setores, alimentando o temor nos Estados Unidos e em outros lugares de que empregos em fábricas poderiam ser perdidos. As tarifas americanas agora têm como alvo as exportações de alguns dos maiores setores da China e de crescimento mais rápido.

As exportações de automóveis aumentaram rapidamente

O setor automobilístico é um excelente exemplo de como a China conseguiu avançar tão rapidamente para conquistar o domínio da manufatura.

Há apenas quatro anos, a China era um país fraco nas exportações de automóveis, enviando um milhão de carros de baixo preço por ano, principalmente para mercados menos abastados no Oriente Médio e em outros lugares. Desde então, a China ultrapassou o Japão e a Alemanha por uma ampla margem e se tornou o maior exportador de automóveis do mundo. As remessas estão em um ritmo anual de quase seis milhões de carros, veículos utilitários esportivos, picapes e vans.

Três quartos dessas exportações, principalmente para a Rússia e para os países em desenvolvimento, são carros com motores a gasolina, que menos compradores na China desejam.

Os carros elétricos a bateria são mais baratos na China, e a eletricidade para carregá-los é mais barata do que a gasolina.

Os principais líderes da China subsidiaram pesadamente a pesquisa e a produção de carros elétricos a bateria nos últimos 15 anos.

As empresas estão aumentando a fabricação de carros elétricos a bateria e construindo uma frota de navios para exportá-los para mercados distantes, principalmente na Europa. As montadoras estão lançando 71 modelos de carros elétricos na China este ano, muitos deles repletos de recursos avançados e vendidos por menos do que carros equipados de forma comparável no Ocidente.

A China agora é líder na produção de baterias para carros elétricos

A China começou muito atrás do Ocidente na produção de baterias para carros elétricos, e as autoridades chinesas sabiam disso.

Em 2011, Pequim começou a exigir que as empresas ocidentais transferissem tecnologias essenciais para as operações na China se quisessem que os consumidores chineses recebessem os mesmos subsídios para carros elétricos importados que estavam sendo oferecidos para carros fabricados na China. Sem os subsídios, montadoras como a General Motors e a Ford Motor não poderiam competir com os carros elétricos fabricados na China.

As montadoras multinacionais responderam pressionando seus fornecedores sul-coreanos, o que, na época, levou o setor de baterias de carros elétricos a construir fábricas na China. Pequim foi além em 2016 e declarou que até mesmo os carros elétricos fabricados na China se qualificariam para os subsídios ao consumidor somente se usassem baterias de fábricas pertencentes a empresas chinesas. Até mesmo montadoras como a Hyundai, da Coreia do Sul, abandonaram as fábricas chinesas de fabricantes de baterias sul-coreanos e mudaram seus contratos para empresas chinesas de baterias, como a CATL.

Atualmente, as empresas chinesas produzem a maior parte das baterias de carros elétricos do mundo. Os avanços tecnológicos dos últimos anos permitiram que os carros tivessem maior alcance.

De acordo com um novo relatório do Atlantic Council, um grupo de pesquisa em Washington, as exportações de baterias de íon-lítio da China saltaram de US\$ 13 bilhões em 2019 para US\$ 65 bilhões no ano passado. Quase dois terços dessas exportações foram para a Europa e a América do Norte. Grande parte do restante foi para o leste da Ásia, onde as baterias são frequentemente montadas em produtos que acabam sendo vendidos para a Europa ou América do Norte.



O governo chinês alega que seus crescentes superávits comerciais são o resultado justo da competitividade das empresas chinesas Foto: Gilles Sabrie/NYT

A China recorreu à energia solar para reduzir a dependência das importações de petróleo

Há muito tempo, a China fez dos painéis solares uma prioridade máxima para limitar sua dependência das importações de petróleo e outros combustíveis fósseis pelas rotas marítimas controladas pelos Estados Unidos ou pela Índia, outro rival geopolítico. Uma expansão de

dez vezes na capacidade de fabricação de painéis solares da China de 2008 a 2012 fez com que o preço mundial dos painéis solares caísse cerca de 75%. Muitas fábricas americanas e europeias fecharam.

Três dos maiores produtores de painéis solares da China sofreram seus próprios colapsos financeiros quando os preços despencaram, sobrecarregando os bancos com perdas nos empréstimos. Os rivais menores na China conseguiram comprar suas fábricas por frações do custo original de construção. Essa segunda geração de empresas pôde então fabricar painéis mais baratos e investir em pesquisa de ponta.

As empresas chinesas fabricam quase todos os painéis solares do mundo. As exportações de células solares do país, sobre as quais o governo Biden está aumentando as tarifas, mais do que dobraram nos últimos quatro anos, chegando a US\$ 44 bilhões no ano passado. A China está aumentando duas vezes mais rápido suas exportações de wafers solares, um componente essencial para células fotovoltaicas.

Os limites dos EUA para os chips promoveram uma mudança na China

Os controles de exportação dos Estados Unidos limitaram a venda para a China dos semicondutores mais avançados, que representam cerca de 5% do mercado, e as tecnologias para fabricá-los. Mas as empresas chinesas, beneficiadas por enormes subsídios governamentais, tornaram-se mais competitivas nos outros 95% do mercado.



China se tornou líder na produção de carros elétricos e painéis solares Foto: Gilles Sabrie/NYT

Os chips fabricados pela China são usados em uma série de equipamentos no Ocidente, inclusive em muitos carros. Até mesmo os motores a gasolina dos carros são controlados por semicondutores frequentemente fabricados na China.

Por que o Ocidente está agindo agora?

A eleição de novembro colocou pressão política sobre o presidente Biden para mostrar que ele está assumindo uma posição firme em relação à China.

As questões comerciais também se confundiram com as preocupações de segurança. A guerra da Rússia na Ucrânia está mostrando que as guerras podem ser decididas, em parte, por qual lado pode fabricar mais drones, projéteis de artilharia e veículos.

A China alega que seus crescentes superávits comerciais são o resultado legítimo da competitividade das empresas chinesas.

Jorge Toledo Albiñana, embaixador da União Europeia na China, discordou. “Na Europa”, disse ele em um discurso na semana passada, “há uma pressão cada vez maior para reagir ao que é amplamente visto como uma crescente falta de igualdade de condições para nossas empresas e investidores”.

Este conteúdo foi traduzido com o auxílio de ferramentas de Inteligência Artificial e revisado por nossa equipe editorial. Saiba mais em nossa Política de IA.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2024

AUREN ENERGIA COMPRA AES BRASIL EM NEGÓCIO COM TROCA DE AÇÕES E SE TORNA 3ª MAIOR GERADORA DO PAÍS

Companhia nasce com receita líquida anual de quase R\$ 10 bilhões, atrás apenas da Eletrobras e da Engie em capacidade de geração; acionistas da AES terão três opções de pagamento de suas participações

Por Ivo Ribeiro

A Auren Energia, empresa controlada por Votorantim e o fundo canadense CCP Investments, anunciou na noite desta quarta-feira, 15, a aquisição da geradora AES Brasil, após dois meses de negociações. Com o negócio, a companhia se torna a terceira maior geradora de energia do País, com 8,8 gigawatts (GW), e se consolida como a maior comercializadora.

A empresa combinada terá receita líquida, com base em número do ano passado, de R\$ 9,6 bilhões, um aumento de 55% sobre o faturamento da Auren, informou a empresa em comunicado. O Ebitda (sigla em inglês de lucro líquido antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado passará de R\$ 1,8 bilhão para R\$ 3,5 bilhões.

Segundo o comunicado, os acionistas da AES Brasil terão “três opções para a conclusão da transação: a conversão quase total de suas ações em papéis da empresa combinada, a conversão de suas ações em caixa e uma opção intermediária”. A relação de troca equivale a 0,762 ação da AES Brasil para cada ação da Auren.

Além da AES Corp., por meio de duas holdings, com 47,3% do capital, os demais acionistas da companhia são BNDESPar, com 7%, e o investidor Luiz Barsi Filho, com 5%. O restante dos papéis, 40,7%, está pulverizado no mercado. A empresa, que nasceu como AES Tietê, em 1999, também é listada no Novo Mercado da B3.



Aquisição da AES Brasil adiciona à Auren um portfólio de ativos com capacidade instalada de 5,2 GW Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

Única empresa a fazer uma proposta firme pela AES, num primeiro momento considerada abaixo das expectativas, a Auren melhorou sua oferta no decorrer do último mês. Segundo informações de pessoas próximas ao negócio, a companhia enfrentou concorrência da francesa TotalEnergies e da chinesa CTG.

A Auren informa que a empresa combinada terá 39 ativos operacionais e em construção. Criada e listada no Novo Mercado há pouco mais de dois anos, a empresa ficará, em capacidade de geração, somente atrás da Eletrobras e da Engie. Atualmente, tem em operação quase 3,1 GW, entre geração hidrelétrica e eólica, além de parques solares em fase final de desenvolvimento.

A aquisição da AES Brasil adiciona à Auren um portfólio de ativos com capacidade instalada de 5,2 GW, sendo metade (2,66 GW) de 12 usinas hidrelétricas em São Paulo, 2,2 GW de nove parques eólicos no Nordeste e 328 MW de dois complexos solares paulistas. A empresa informa ter um pipeline de projetos a ser desenvolvido da ordem de 4 GW em eólica e solar.

A companhia destaca que a combinação de ativos cria a oportunidade de captura de sinergias relevantes, estimadas em R\$ 1,2 bilhão (otimização de processos corporativos que vão gerar menos despesas administrativas da nova companhia), além de sinergias financeiras e operacionais.

“Desde a criação da Auren, em março de 2022, analisamos detalhadamente o mercado em busca de oportunidades de crescimento por meio de fusões e aquisições. Das mais de duas dezenas de processos que a companhia avaliou neste período, nenhum apresentou tanta sinergia, alinhamento estratégico e potencial transformacional para a Auren quanto a AES Brasil”, afirmou Fabio Zanfelicce, CEO da Auren, no comunicado.

A transação será submetida à aprovação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), e a expectativa é que seja concluída no segundo semestre de 2024.

A venda resolve o principal problema da AES Brasil: no final de março a empresa carregava uma dívida líquida de R\$ 9,25 bilhões. Esse passivo resultava numa alavancagem financeira, em base anualizada, na casa de 5,5 vezes pelo critério de dívida líquida sobre Ebitda ajustado.

A principal vantagem para a controladora AES Corp. ao se desfazer da geradora brasileira é tirar de seu balanço quase US\$ 2 bilhões em dívidas, afirmou uma pessoa próxima da companhia. Mesmo com 47,3% das ações da subsidiária brasileira, a companhia americana consolidava 100% do endividamento em seu balanço global.

Ao mesmo tempo, do lucro de R\$ 333 milhões (menos de US\$ 70 milhões) do ano passado, americana levou pouco mais de US\$ 30 milhões. Essa é uma das razões para a venda, disse um interlocutor, preferindo não permanecer com o ativo.

A raiz do endividamento da subsidiária brasileira foi a busca de capital para seu plano de investimentos, acelerado a partir de 2017. A maior parte com emissão de debêntures. A AES Brasil tem 25 ativos de geração de energia instalados ou em implantação, com capacidade total de 5,2 GW. Em 2023, sua receita líquida foi de R\$ 3,4 bilhões e Ebitda somou R\$ 1,7 bilhão.

Em comercialização, a Auren soma 4,1 GW médios de energia vendida no mercado, equivalente a mais de 5% do consumo total do País. “Com a transação, a Auren terá um parque gerador com uma das melhores e mais diversificadas combinações de fontes renováveis do País, com a distribuição de capacidade em geração hidrelétrica (54%), geração eólica (36%) e geração solar (10%)”, informou.

Procuradas, AES Brasil e Auren não comentaram a operação, que foi finalizada no começo da noite desta quarta, após três dias de intensas negociações entre as duas empresas e seus controladores para selar a transação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2024

‘SEM PRIVATIZAÇÃO, PETROBRAS VAI SER UMA NAU SEM RUMO’, DIZ CASTELLO BRANCO

Para o ex-presidente da empresa, só a venda do controle para o setor privado vai blindá-la contra interferências políticas na gestão

Por José Fucs

O ex-presidente da Petrobras Roberto Castello Branco, que dirigiu a companhia de janeiro de 2019 a abril de 2021, nos primeiros anos do governo Bolsonaro, afirmou ao Estadão nesta quarta-feira, 15, que a única saída para evitar a interferência política do governo na empresa é a privatização.



Teixeira/Estadão

“Só há uma solução para a Petrobras: a privatização. Do contrário, a Petrobras vai ser uma nau sem rumo, navegando de acordo com o vento soprado pelo presidente da República que estiver no poder”, disse Castello Branco, ao comentar a decisão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de demitir o comandante da empresa, Jean Paul Prates, e indicar Magda Chambriard, ex-diretora da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) no governo Dilma, para substituí-lo.

Para Castello Branco, o presidente da República "costuma se julgar dono da Petrobras" Foto: Daniel



Segundo Castello Branco, enquanto a Petrobras continuar a ser uma empresa de economia mista, que tem ações negociadas no mercado, mas é controlada pelo governo, estará sujeita a enfrentar turbulências do gênero. “Isso aconteceu com frequência ao longo da história da Petrobras e está acontecendo de novo agora. O presidente da Petrobras está subordinado ao presidente da República, que costuma se julgar dono da companhia, e tem de conciliar interesses políticos com interesses econômicos, que são inconciliáveis”, afirmou. “O presidente da República quer intervir nos preços, quer intervir na gestão do portfólio da empresa, quer investir em ativos que não fazem parte do negócio, quer influenciar as decisões da diretoria, dos executivos, da gerência. Então, é simples: ou a pessoa se subordina integralmente ao que o presidente da República quer ou então está fora, o que acaba gerando essas crises.”

Embora não tenha ilusões em relação à privatização da Petrobras no governo Lula, Castello Branco disse que é importante reforçar o debate sobre a questão, para que a ideia possa prosperar mais adiante. “No momento, não há nada que possa ser feito. No cenário atual, não há ambiente para fazer a privatização, até porque a linha do governo é antiprivatização, pró-Estado, mas não custa apontar o problema, para que as pessoas se convençam de que a empresa deve ser privatizada e para que isso venha a acontecer num futuro próximo, em outro governo.”

O ex-presidente da Petrobras se mostrou contrário aos planos do governo para a companhia, de investir pesado em estaleiros e em gasodutos, que teriam motivado a troca do comando. “É uma aposta no que já deu errado. O bom senso manda não fazer isso. Você pode errar, mas repetir erros é imperdoável”, afirmou. “O Brasil não tem uma indústria naval competitiva. A China, a Coreia e o Japão têm uma tecnologia superior e produzem em larga escala para o mercado global e não para um mercado só e para um cliente só. Mesmo que o cliente seja grande, o custo da produção no País é superior, a qualidade não é tão boa, há atrasos na entrega e, no passado, isso já foi muito danoso para a Petrobras.”

Sobre a queda das cotações dos papéis da empresa nesta quarta-feira, que chegou a provocar uma perda de R\$ 50 bilhões em seu valor de mercado, Castello Branco disse que isso é um reflexo das expectativas negativas dos investidores com a gestão de Magda Chambriard.

“O mercado não gosta de instabilidade. Com o Prates, apesar da desvinculação dos preços dos combustíveis da paridade internacional, o mercado sabia o que podia esperar”, disse. “Agora, com a substituta, isso já não acontece, até porque o histórico dela como diretora da ANP não foi o de uma pessoa amigável às empresas. Ao contrário. Aparentemente, ele teve uma postura confrontacional, o que gera insegurança em relação ao que vem por aí.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/05/2024

PETROBRAS: MAGDA SERÁ COBRADA A ACELERAR OBRAS E A RESSUSCITAR INDÚSTRIA NAVAL; VEJA SEUS DESAFIOS

Nova presidente encontrará estatal diferente da assumida por Prates e precisará a atender demandas do governo Lula sem desagradar o mercado

Por Denise Luna (Broadcast) e Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A Petrobras que a nova presidente Magda Chambriard vai encontrar quando tomar posse será bem diferente da que o demitido Jean Paul Prates se deparou em janeiro de 2023. Não será preciso acabar com a política de preços de importação (PPI) e nem reduzir o nível dos dividendos, mas ela terá de entregar o que Prates não entregou na avaliação do Planalto, como acelerar investimentos em grandes obras, ressuscitar a indústria naval brasileira e retornar aos setores de petroquímica e fertilizantes.

Para executivos próximos a Madga, o estilo firme demonstrado nos seus quatro anos à frente da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) será mais do que necessário

para atender as expectativas do governo e provavelmente rever algumas decisões da gestão anterior, hipótese que já tira o sono do mercado.

Prates conseguiu conquistar investidores encontrando um meio-termo na questão dos dividendos, ao sugerir 45% do fluxo de caixa livre e pagar metade dos proventos extraordinários de 2023, além de ter lançado uma política de preços de combustíveis que abandonou a paridade internacional, mas não significou operação deficitária. Ele também tocava a transição energética da companhia com cautela e planejava seguir em sociedades na Braskem e em eventual retorno à Refinaria de Mataripe. Outra novidade foi a política de recompra de ações, cuja continuidade é dúvida ante o desembarque de Prates.

“Acreditamos que todos esses pontos passarão por uma reavaliação com a nova gestão da empresa”, diz a Ativa Investimentos em nota. No documento, a corretora avalia a troca de comando como negativa, por aumentar o “risco político” que envolve a companhia. Analista da casa, Ilan Arbetman destaca que Prates se “equilibrava entre interesses econômicos e políticos com sabedoria” sempre reforçando o compromisso com o investidor privado.



Magda Chambriard foi diretora-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) Foto: Tania Rego/Agência Brasil

Dividendos

Ao Estadão/Broadcast, o ex-conselheiro da Petrobras e advogado de acionistas minoritários Leonardo Antonelli avaliou que não deve haver mudanças no nível de dividendos pagos pela companhia (45% do FCL) mesmo porque o Ministério da Fazenda tem interesse na fonte de recursos para o Tesouro.

A leitura é similar ao do chefe do departamento de análises do UBS-BB, Luiz Carvalho. Em relatório, o banco aponta que a troca de comando não deve mudar a empresa por enquanto e que, apesar das incertezas do mercado no curto prazo, está mantida a leitura de que a Petrobras é uma operadora de petróleo “resiliente e eficiente”, com ativos de produção de classe mundial e governança, capaz de manter a racionalidade da alocação de capital e retorno aos acionistas.

O maior risco, lista o UBS BB, são interferências políticas externas, um dos pontos de desgaste de Prates, que tentou blindar a companhia do Ministério de Minas e Energia e da Casa Civil.

Investimentos

Para pessoas ouvidas pelo Estadão/Broadcast, além dos dividendos, Magda terá de lidar com as expectativas do governo de acelerar grandes obras, como a do polo Gaslub e da Rnest, a retomada das fábricas de fertilizantes, encomendas de equipamentos para sistemas de produção e navios à indústria nacional. Na avaliação do Planalto, tudo isso teria andado devagar sob Prates, deprimindo o volume de investimentos da empresa.

Segundo fontes, no ritmo que vinham os investimentos da companhia, os US\$ 102 bilhões previstos no plano estratégico até 2028 acabariam na casa dos US\$ 70 bilhões. Outra fonte diz que a demanda real por navios pela Transpetro, subsidiária de transporte da Petrobras, chega a 26 unidades, mas a gestão Prates teria incluído apenas quatro no plano estratégico. A principal missão de Magda na empresa, portanto, será dar tração a esses gastos.

Combustíveis, refino e E&P

Com relação à política de preços de combustíveis, Magda chega em momento confortável, de encolhimento da defasagem dos preços praticados pela estatal frente aos internacionais graças à depreciação da cotação internacional petróleo. Hoje, essa defasagem é só de 5% na gasolina e 2% no diesel.



Quanto a refino e exploração, pelas declarações mais recentes de Magda, a tendência é mesmo de continuidade. Em declarações públicas, Magda defendeu o aumento da capacidade de refino da companhia, tal qual feito por Prates, e deu declarações favoráveis à ida da companhia à Margem Equatorial, onde sofre resistências da ala ambiental do governo.

Governança

De acordo com Marcelo Frazão, sócio da área de Energia do Campos Mello Advogados em cooperação com DLA Piper, a principal preocupação é uma nova mudança na presidência da companhia, mas outros pontos também estarão na mira do mercado e de especialistas como as posições de Magda em relação a questões como mercado de gás natural, transição energética e governança. Frazão destacou que Prates vinha tendo uma interação positiva com o mercado de capitais, “se equilibrava bem com os acionistas”. E agora, segundo o advogado, o mercado vai querer saber quais os compromissos assumidos pela nova presidente da companhia com o controlador.

Gás

Qual será o papel do mercado de gás na nova gestão? A pergunta, segundo Frazão, vai ser feita pelo mercado, que teme a volta da Petrobras como construtora de infraestrutura, como era no passado, e voltar a ser monopolista. “Com essa troca vamos precisar entender se a Petrobras vai continuar com esse comportamento ou vai retroceder?”, indagou, ressaltando que Magda sempre foi defensora do mercado de gás.

Transição energética

Prates assumiu um compromisso claro com a transição energética, antes um assunto menor na companhia. Os investimentos, porém, são de longo prazo, o que desagradou a área política do governo, que prefere obras de curto e médio prazo. Segundo Frazão, Magda terá que escolher entre investir na tecnologia do futuro (eólicas offshore, hidrogênio verde) ou em projetos de efeitos imediatos. “Tem que ficar atento a isso, não pode querer só emprego e renda e ignorar a transição (energética)”, destacou Frazão.

Gerentes

Outra cobrança que será feita à nova presidente da Petrobras será a demissão de gerentes herdados da gestão Bolsonaro. Segundo membros da companhia, muitos estão lotados na diretoria de Sustentabilidade e Transição Energética e têm sido obstáculos para a concretização de projetos. Outros diretores também podem deixar a companhia com a entrada de Magda. Segundo apurou o Estadão/Broadcast, os cargos dos diretores de Exploração e Produção, Joelson Mendes, e o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação, Carlos Travassos, também estariam em risco.

“Existe uma preocupação que a mudança de presidente traga também mudanças de diretores e gerentes que atrapalham as decisões de investimento da companhia. Será que os substitutos serão nomeações técnicas ou políticas?”, questionou Frazão, lembrando que a Petrobras é uma empresa mista e deve satisfação a milhares de acionistas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

MUNICÍPIO DO RIO ESTÁ PRONTO PARA ATRAIR INVESTIMENTOS, DIZ PRESIDENTE DA INVEST.RIO NO SUMMIT BRAZIL-USA

"Somos uma capital inovadora por vocação", afirmou Alexandre Vermeulen
Por Fernando Taquari, Valor — São Paulo



— Foto: Vanessa Carvalho / Valor

Para uma plateia de empresários, autoridades e investidores brasileiros e americanos, o presidente da Invest.Rio, Alexandre Vermeulen, disse que o município do Rio de Janeiro tem uma economia forte e está pronto para atrair mais investimentos. "Somos uma cidade global, cosmopolita e atual. Temos muitas oportunidades de negócios", afirmou ao ressaltar que o Rio tem um PIB maior do que 80% dos países da América Latina.

"Somos líderes e referência em setores da economia do país. Somos a capital da energia, óleo e gás, da saúde, da biotecnologia, das novas finanças, turismo, economia criativa e educação", acrescentou. Outro atrativo, segundo Vermeulen, é a presença de universidades públicas e privadas de ponta, que garantem para cidade um grande potencial de pesquisa e desenvolvimento.

naturalmente. Somos uma capital inovadora por vocação", afirmou o presidente da Invest.Rio, que ainda listou algumas iniciativas da prefeitura para tornar o município em um polo de tecnologia. Entre os exemplos mencionados, Vermeulen destacou a inauguração do hub de inovação Porto Maravalley, capitaneado pela nova faculdade de matemática IMPA. Além disso, observou que a prefeitura assinou no último mês R\$ 1 bilhão em novos investimentos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/05/2024

RIO TENDE A SER UM DOS ESTADOS COM MAIOR POTENCIAL DE INVESTIMENTO, DIZ CASTRO NO SUMMIT BRAZIL-USA

O governador também defendeu o que chamou de vocação energética do Rio. Segundo Castro, o Estado é responsável por 85% da produção de petróleo e de cerca de 77% de gás natural do país

POR CAMILA ZARUR, VALOR — RIO



Claudio Castro no Summit Valor Brazil-USA — Foto: Vanessa Carvalho & Valor

O governador do Rio de Janeiro, Cláudio Castro (PL), defendeu o Estado como um dos que têm maior potencial de investimento no país. Durante sua participação do Summit Valor Econômico Brazil-USA, em Nova York, o chefe do Executivo fluminense afirmou que, na perspectiva da reforma tributária, o Rio é o segundo maior mercado consumidor do Brasil.

"Então, na perspectiva da teoria do destino, Rio tente a ser, nos próximos anos, um dos Estados com maior potencial de investimento", disse Castro.

O governador também defendeu o que chamou de vocação energética do Rio. Segundo Castro, o Estado é responsável por 85% da produção de petróleo e de cerca de 77% de gás natural do país. Além disso, está tentando a primeira planta de eólica offshore.

"A única planta de eólica offshore em teste hoje fica no Rio de Janeiro", disse Castro, que também exaltou os investimentos do Estado no Porto de Açu, no Norte fluminense, por produção energética.

Castro também afirmou que, em termos de equilíbrio fiscal, o Rio de Janeiro se encontra em um bom momento, mas aproveitou o evento para fazer leve crítica à dívida do Estado com a União.

O governo do Rio enfrenta um embate em via judicial para revisar os débitos federais do território fluminense. “Rio de Janeiro, diferente de tempos recentes, vive um momento de equilíbrio fiscal, sobretudo se não fosse a questão da dívida [com a União]. O Rio passou três anos no perfeito equilíbrio”, disse.

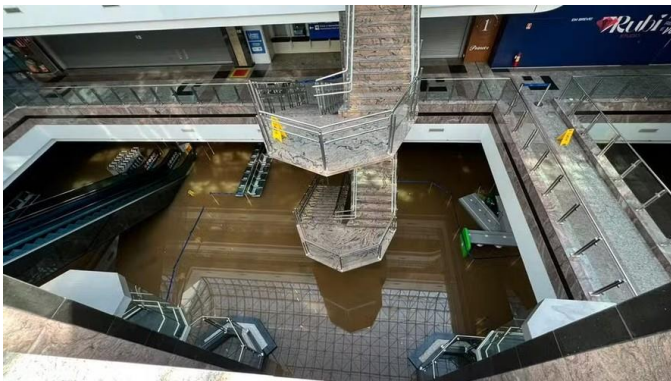
Além disso, Castro disse que está investindo em governança digital e citou dados do aumento de abertura de empresas no Estado. Ele afirmou que, só no mês de abril, foram mais de 7 mil novos CNPJs na Junta Comercial do Rio (Jucerja). “Éramos o 23º e 24º colocados na abertura de empresas e empregos até 2021. Já há dois anos ocupamos a segunda colocação [do ranking nacional] nesses dois quesitos”, completou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2024

AEROPORTO DE PORTO ALEGRE DEVE FICAR FECHADO PELO MENOS ATÉ SETEMBRO, DIZEM SITES

Terminal está fechado há mais de uma semana, após fortes chuvas terem alagado toda a região
Por Cristian Favaro, Valor — São Paulo



Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, alagado — Foto: Fraport

A Aeronáutica confirmou ao blog da jornalista Ana Flor, no g1, na terça-feira (14), que a Fraport, concessionária que administra o Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, deve pedir mais 90 dias de interdição das operações no terminal internacional do Rio Grande do Sul. Diante disso, o aeroporto só reabriria em setembro.

A Fraport, contudo, nega a informação e publicou nota na terça-feira, dizendo que o pedido de interdição do Aeroporto de Porto Alegre só vai até 30 de maio (veja nota na íntegra no final). O terminal está fechado há mais de uma semana após fortes chuvas terem alagado toda a região. A ampliação do prazo até o fim de setembro também foi afirmada por fontes à agência de notícias Dow Jones.

Procurada, a Fraport Brasil disse que a informação não procederia e que a suspensão válida até o momento é a emitida no dia 6, que paralisou as atividades até o 30 de maio. A notícia da nova suspensão, entretanto, ganhou a imprensa na terça, mesmo dia em que a Anac determinou a suspensão, por tempo indeterminado, da venda de passagens para Porto Alegre.

Segundo a Dow Jones, uma porta-voz do grupo operador alemão disse que o aeroporto está em contato próximo com as autoridades para estabelecer um aviso oficial que suspenderia as operações no local até pouco depois do fim do verão no hemisfério norte. O Aeroporto Internacional Salgado Filho movimentou mais de 7 milhões de passageiros no ano passado.

Ainda conforme fontes da Dow Jones, o acordo de concessão do aeroporto inclui uma cláusula contratual de força maior que permitiria o reequilíbrio dos custos de reconstrução, acrescentando que a Fraport está em contato com os governos local e federal para elaborar qualquer apoio financeiro que possa ser elegível para receber. No entanto, o grupo não foi capaz de avaliar os danos causados ao aeroporto porque as águas das enchentes ainda não baixaram.



Em nota, a Fraport Brasil disse que não procedem as informações que circulam na imprensa sobre uma data de reabertura do aeroporto de Porto Alegre e reitera que segue válido prazo até o dia 30/5. “A concessionária informa ainda que as operações no aeroporto de Porto Alegre seguem suspensas por tempo indeterminado. No momento, não temos uma estimativa dos danos causados pela enchente. Após as águas baixarem, teremos condições de avaliar em detalhes os impactos na infraestrutura aeroportuária”, disse a concessionária.

“Vale ressaltar que estamos trabalhando para viabilizar os voos comerciais (para passageiros e cargas), em menor escala, a partir da Base Aérea de Canoas. No momento, a Fraport Brasil recebeu a autorização para operar cinco voos diários”, acrescentou, em nota.

“A proibição da comercialização de passagens, que vigorará até nova avaliação pela Agência, abrange todos os canais de comercialização, inclusive sistemas que disponibilizem vendas por terceiros, como agências de viagem e outros intermediários que possam comercializar os bilhetes”, disse a agência.

Segundo a agência os esforços estão concentrados, neste momento, na oferta de voos para fazer frente ao fechamento do Aeroporto Internacional Salgado Filho (Porto Alegre) em decorrência de alagamento e cuja situação só poderá ser analisada após a diminuição do volume de água no terminal e da avaliação dos danos ocorridos.

Já a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) destacou que as empresas acompanham com atenção a situação de calamidade no Rio Grande do Sul. A associação reafirmou o compromisso de garantir a conectividade do Estado com as demais regiões do país.

“Para atender os passageiros impactados pelas enchentes, as companhias ampliaram a oferta de voos e assentos para o Rio Grande do Sul, elevando de 7 mil para 17 mil por semana o total de assentos disponíveis para seis aeroportos localizados no interior do RS, além dos 3 mil ofertados para Santa Catarina.”

A Abear disse que, como parte do esforço para atender à população do Estado, as associadas aguardam a adequação da infraestrutura da Base Aérea de Canoas (RS) para aumentar a oferta também neste aeródromo.

Íntegra da nota da Fraport de terça-feira (14):

"A Fraport Brasil esclarece que não procede as informações que circulam na imprensa sobre uma data de reabertura do aeroporto de Porto Alegre e reitera que segue válido até o dia 30/5 o NOTAM (Notice to Airman) emitido no último dia 6/5. A concessionária informa ainda que as operações no Porto Alegre Airport seguem suspensas por tempo indeterminado. No momento, não temos uma estimativa dos danos causados pela enchente. Após as águas baixarem, teremos condições de avaliar em detalhes os impactos na infraestrutura aeroportuária.

Vale ressaltar que estamos trabalhando para viabilizar os voos comerciais (para passageiros e cargas), em menor escala, a partir da Base Aérea de Canoas. No momento, a Fraport Brasil recebeu a autorização para operar cinco voos diários."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2024

RIO GRANDE DO SUL TEM DUAS BARRAGENS COM RISCO IMINENTE DE RUPTURA

A Usina Hidrelétrica (UHE) Bugres Barragem Salto, em São Francisco de Paula, na Serra Gaúcha, e a de Santa Lúcia, em Putinga, correm risco iminente de rompimento

Por Agência Brasil — Brasília

Duas barragens continuam em situação de emergência no Rio Grande do Sul, com risco de rompimento iminente, provocado pelo grande volume de chuvas: a Usina Hidrelétrica (UHE) Bugres

Barragem Salto, no município de São Francisco de Paula, na Serra Gaúcha, e a Santa Lúcia, em Putinga, a 200 quilômetros da capital, Porto Alegre.

As informações foram divulgadas nesta terça-feira (14), na atualização do boletim da Defesa Civil sobre a situação das barragens no Estado. Os dados são do monitoramento feito pela Secretaria Estadual do Meio Ambiente e Infraestrutura (Sema) e pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

O governo estadual destaca que a situação de emergência exige providências imediatas para preservar as vidas de moradores dos dois municípios.

São Francisco de Paula

Monitoramento feito pela Aneel indica que a UHE Bugres Barragem Salto, em São Francisco de Paula, apresenta risco de deslizamento de encosta. A prefeitura municipal emitiu alerta no fim da tarde de ontem, publicado em rede social, para que moradores do entorno da hidrelétrica evacuassem imediatamente a região.

De acordo com o comunicado, em caso de desmoronamento, há risco da formação de ondas que podem atingir as construções da cidade. A postagem traz um mapa com a área crítica de alagamento.

Em situações de emergência, os cidadãos podem ligar para a Defesa Civil municipal ou mandar mensagem de áudio ou texto por WhatsApp no número (54) 9 9686-4645. Por preocupação, a Defesa civil tem ido de casa em casa informando sobre o risco.



Usina Hidrelétrica (UHE) Bugres Barragem Salto, em São Francisco de Paula, na Serra Gaúcha — Foto: Divulgação/Ceran

Putinga

A barragem Santa Lúcia, em Putinga, é monitorada pela Sema.

No Instagram, a prefeitura municipal informou que, ontem, foi feita uma visita à Barragem de Santa Lúcia para verificar as condições locais e adoção de medidas imediatas para salvar vidas.

Segundo o prefeito Paulo Lima, a pressão da barragem está sendo regulada em vários pontos, com apoio e experiência de pessoas que construíram a instalação. O prefeito detalha que ações estão dando vazão ao volume de água represada e que o resultado foi uma redução de 3 metros no nível da barragem, em 48 horas.

“Com o volume pluviométrico que temos na barragem, se ela tivesse se rompido a 180 metros acima do nível da cidade, teríamos uma das maiores tragédias no Rio Grande do Sul porque, com esse rompimento, 90% do perímetro urbano seriam inundados. Tentamos fazer o que é necessário e podemos ter evitado uma grande catástrofe”, conclui o prefeito.

Risco em outras barragens

Seis barragens estão em nível de alerta, o que ocorre quando há indicação de anormalidades que representam risco à segurança da estrutura e exigem providências. São as usinas hidrelétricas 14 de Julho, nos municípios de Cotiporã e Bento Gonçalves; Dona Francisca, em Nova Palma; Pequena Central Hidrelétrica Salto Forqueta, em São José do Herval/Putinga; e as barragens Capané, em Cachoeira do Sul, São Miguel, em Bento Gonçalves, e Saturnino de Brito, em São Martinho da Serra.

O último boletim da Defesa Civil indica que estão em nível de atenção no Estado, que é quando as irregularidades não comprometem a segurança da barragem no curto prazo, mas exigem monitoramento, controle ou reparo para não agravar a situação: as usinas hidrelétricas Bugres - Barragem Divisa, Bugres - Barragem do Blang e Canastra, todas em Canela; PCH Furnas do Segredo, em Jaguari; e as barragens Assentamento PE Jânio Guedes da Silveira, B2, em São Jerônimo; do Saibro, em Viamão; A - Assentamento PE Tupy, em Taquari; Filhos de Sepé, em Viamão; Assentamento PE Belo Monte, em Eldorado do Sul; Lomba do Sabão, em Porto Alegre.

De acordo com o governo do Estado, o Rio Grande do Sul tem cerca de 10,7 mil barragens.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2024

EX-DIRETOR DO SISTEMA DE DRENAGEM DIZ QUE HÁ SOLUÇÃO RÁPIDA PARA PORTO ALEGRE

Porto Alegre tem 14 comportas e 23 casas de bombas ..

Por Maria Cristina Fernandes, Valor — São Paulo



— Foto: Thales Ferreira/Prefeitura de São Leopoldo

As comportas do sistema anti-enchente de Porto Alegre, alvo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva na reunião ministerial da segunda-feira (13), estão na mira do Ministério Público Federal, que já começou a apurar as razões da enchente e de técnicos que geriram o sistema em gestões passadas na capital. O PT do presidente Lula comandou a cidade ao longo de quatro gestões consecutivas (Olívio Dutra, Tarso Genro, Raul Pont e João Verle), de 1989 a 2004.

Um desses técnicos, Vicente Rauber, autor de um estudo sobre o tema na gestão Olívio Dutra (1989-1992), “Prevenir é o melhor remédio”, defende que a única maneira de fazer escoar a água da cidade emergencialmente é pelo uso de mergulhadores para fechar os furos das comportas e retirar água das casas de bombas.

Porto Alegre tem 14 comportas e 23 casas de bombas, além de um conjunto de diques. Apesar da elevação inédita do nível do Lago Guaíba, os diques não foram ultrapassados. As falhas na manutenção da maioria das bombas e comportas são apontadas pelo engenheiro como a causa mais imediata da facilidade com a qual as águas do Guaíba invadiram a cidade que tem 40% de sua área urbanizada no mesmo nível do rio. A prefeitura nega ter negligenciado a manutenção do sistema de dragagem.

“A água não passa pelos diques nem pelo muro, passa pelas comportas”, diz Rauber, que dirigiu o Departamento de Esgotos Pluviais da cidade nos anos 1990 ao longo de duas administrações, de Dutra e Pont. “Se os danos nos motores não permitirem que voltem a funcionar de imediato, diz, é preciso usar bombas volantes.”

Até os sacos de areia, último recurso contra a passagem de água, diz, estão sendo mal utilizados. A areia tem que ser misturada ao cimento para quando a água chegar transformar os sacos em blocos de concreto, explica.

DEP sucateado

O DEP, hoje incorporado pelo Departamento de Águas e Esgoto do município, segundo Rauber, foi sucateado. Perdeu metade de seus servidores e boa parte de seu corpo técnico.

Além disso já não investe na manutenção do sistema antienchente. Ao longo de sua gestão, diz, as comportas eram reforçadas por borrachas e tratamento antiferrugem periodicamente. Além disso, desde a construção do sistema entre os anos 1960 e 1970, numa reação à enchente de 1941, a gestão do sistema era subordinada diretamente ao prefeito da capital. Hoje, diz Rauber, o sistema deixou de ser prioritário. Já não era quando o prefeito Sebastião Melo (MDB) assumiu, em 2016, e assim permaneceu. O sistema de drenagem de água de Porto Alegre é 100% público. Houve tentativas de privatização barradas pela Câmara de Vereadores.

Engenheiro eletricista especializado em planejamento ambiental, Rauber, reconhece que a pressão sobre o sistema de dragagem da cidade aumentou seja pelo impacto da crise climática sobre volume de chuvas sobre o Guaíba, seja pela maior impermeabilização do solo, a partir de uma ocupação urbana desordenada da capital.

Vê uma reavaliação do sistema de dragagem necessariamente vinculado ao da Região Metropolitana de Porto Alegre, que tem 13 municípios, alguns dos quais fortemente atingidos, como Eldorado do Sul e Canoas. Defende que as áreas vulneráveis à inundação se transformem em corredores verdes, como os de Medellín, na Colômbia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2024



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

FAIXA REVERSÍVEL É REATIVADA NA ENTRADA DE SANTOS, SP; ENTENDA

Operação acontece diariamente, entre 7h e 9h, no Centro.

Por g1 Santos



Faixa reversível é reativada na entrada de Santos. —
Foto: Raimundo Rosa/Prefeitura de Santos

A entrada de Santos, no litoral de São Paulo, conta com faixa de rolamento adicional. Ela foi reativada pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para melhorar a fluidez do tráfego em direção à Avenida São Francisco, no Centro. De acordo com a prefeitura, a operação é mantida entre 7h e 9h diariamente, exceto aos finais de semana e feriados.

A partir da Praça Lions, cones e balizadores sinalizam a faixa adicional no contrafluxo da Avenida Getúlio Vargas, levando ao Elevado Aristides Bastos, onde os motoristas também andam em faixa reversível implantada na pista Centro/bairro e chegam à Avenida São Francisco.

Na Avenida Martins Fontes, há sinalização para comunicar os motoristas sobre a faixa adicional em funcionamento mais à frente. Isso porque ela não serve para quem têm como destino o túnel ou o Terminal do Valongo.

Segundo a prefeitura, nos dois trechos da faixa adicional (Getúlio Vargas e no elevado), há sinalização com painéis que alertam os motoristas sobre trânsito no contrafluxo.

Além disso, um semáforo foi implantado na faixa reversível da Avenida Getúlio Vargas, no cruzamento com a Rua Cristiano Otoni. Ele funciona somente no horário da operação para garantir a segurança no local.

Ao menos dez agentes da CET atuam em campo para garantir o funcionamento do esquema operacional, que também é monitorado por câmeras do Centro de Controle Operacional (CCO).

Esquema

A CET passou a implantar o esquema no fim de 2022 e teve resultados positivos, com 24% dos veículos em circulação fazendo uso da faixa reversível no período de pico da manhã.

No entanto, a operação foi suspensa devido às obras de restauração do Elevado Aristides Bastos Machado (entregue no fim de 2023) e dos bloqueios na Praça dos Andradas, por conta das intervenções para implantação da segunda linha do VLT.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

RESTRIÇÕES IMPEDEM RETOMADA E UTILIZAÇÃO DO INHAÚMA PARA DESMANTELAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15/05/2024 - 19:37

Arquivo/Divulgação



Estaleiro no Rio de Janeiro, que conta com 2 diques, está ocioso há quase 10 anos e carece de manutenção e de um operador disposto colocá-lo para funcionar novamente

O Estaleiro Inhaúma (RJ), sem atividades ligadas à construção e ao reparo naval desde 2016, enfrenta uma série de problemas que impedem sua retomada e uma eventual utilização para serviços de desmantelamento de embarcações. O estaleiro Inhaúma, localizado no bairro do Caju, possui área de 321.612 metros quadrados e dois diques, o que em tese seria uma vantagem para disputa por

serviços de reciclagem de embarcações. Em contrapartida, precisa de manutenção e de uma empresa ou grupo interessado em assumir a operação do empreendimento.

O estaleiro conta com dois diques, um deles considerado um dos maiores da América Latina e outro que eventualmente pode ser utilizado para serviços de reparo. O dique 1 tem 160 metros de comprimento por 25m de largura e o dique 2 tem 350m por 25m. O empreendimento pertence à Companhia Brasileira de Diques (CBD), que arrendou o estaleiro à Petrobras até 2031, com possibilidade de renovação por mais 10 anos.

O engenheiro da área de descomissionamento offshore da Petrobras, Eduardo Stein, frisou que o estaleiro arrendado não é propriedade da Petrobras, o que não significa que a instalação não possa ser avaliada para desmantelamento de plataformas. Ele disse que, no trajeto das plataformas até o Inhaúma, existem restrições de calado aéreo por conta da Ponte Rio-Niterói, porém quase todas as unidades podem ser levadas até o estaleiro.

Stein acrescentou que a Petrobras fez várias análises da viabilidade, a fim de verificar a possibilidade e as dificuldades adicionais, na medida em que a companhia não opera estaleiros e teria que contratar um operador, bem como a manutenção do empreendimento, ocioso há quase 10 anos. "Existem vários impeditivos, mas é um ativo interessante que precisamos estudar internamente e trabalhar a viabilidade de usar", comentou, nesta quarta-feira (15), durante o 8º workshop sobre descomissionamento e desmantelamento promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), no Rio de Janeiro.

Nos últimos dois anos, a Petrobras chegou a abrir licitações na tentativa de sublocar o Estaleiro Inhaúma. Em 2023, potenciais interessados identificaram risco jurídico para investimentos e relataram que a ociosidade e falta de manutenção nos últimos anos prejudicaram as instalações do estaleiro, desde as oficinas até os diques, principal e auxiliar, importantes para atividades de construção e reparo naval. Segundo fontes que estiveram nas instalações naquele período, equipamentos como a casa de bombas e o porta-batel apresentavam necessidade de manutenção.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2024

MODELO DE VENDA DE PLATAFORMAS PARA RECICLAGEM FOI BEM RECEBIDO, AVALIA PETROBRAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 15/05/2024 - 18:44



Divulgação Agência Petrobras

Companhia observa interesse de siderúrgicas nas milhares de toneladas de aço a serem retiradas nos processos da P-32 e P-33

A Petrobras avalia que o mercado reagiu bem ao modelo de venda de plataformas para desmantelamento adotado para a P-32 e P-33, arrematadas pela Gerdau no ano passado e que passarão pelo processo no Estaleiro Rio Grande (RS). O engenheiro da área de descomissionamento offshore da Petrobras,

Eduardo Stein, lembrou que, nesses dois processos de alienação, um dos desafios foi a exigência de estaleiro no Brasil e a disponibilidade de dique seco.

As duas plataformas possuem dimensões semelhantes, sendo que o casco da P-32 tem 330 metros de comprimento por 54 metros de boca e pesa aproximadamente 45 mil toneladas, enquanto a P-33 pesa em torno de 41 mil toneladas. A expectativa é que a maior parte deste aço a ser retirada das unidades seja usado como matéria-prima para produzir esse insumo novamente.

"Felizmente, o mercado respondeu muito bem e enxergamos que existe um interesse grande na última ponta, siderúrgica, que vai absorver essas 45 mil toneladas", disse Stein, nesta quarta-feira (15), durante o 8º workshop sobre descomissionamento e desmantelamento promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), no Rio de Janeiro.

A Gerdau arrematou as duas plataformas, em parceria com a Ecovix, proprietária do Estaleiro Rio Grande, onde os serviços começaram a ser executados. Atualmente, a P-32 está no dique seco no ERG e a P-33 aguarda o processo ser finalizado, acostada no Porto do Açu (RJ). A Petrobras tem contrato com o Porto do Açu para receber três plataformas, inclusive a P-33. "Esperamos que ainda esse ano, ou até o início do ano que vem, as outras duas ocupem vagas no 'estacionamento' qualificado no Porto do Açu", projetou Stein.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2024

MOL ECONOMIZA ATÉ 17% EM COMBUSTÍVEL COM NAVIOS TRANSPORTADORES DE CARVÃO MOVIDOS A ENERGIA EÓLICA

Por Da Redação NAVEGAÇÃO 15/05/2024 - 17:38



A empresa de navegação japonesa MOL relatou economia no consumo de combustível de até 17% em seu navio transportador de carvão equipado com um sistema de propulsão assistido pelo vento.

O graneleiro "Shofu Maru" — entregue em outubro de 2022 — completou sete viagens de ida e volta do Japão, Austrália, Indonésia e América do Norte, informou a MOL em comunicado em seu site nesta quarta-feira (15).

O navio está equipado com um sistema de propulsão eólica de vela dura Wind Challenger .

O sistema reduziu o consumo diário de combustível em até 17% e de 5% a 8% em média por viagem.

“O Grupo MOL acumulou extensas tecnologias operacionais através da gestão segura e operação eficiente de uma frota amiga do ambiente que combina tecnologia de propulsão eólica, como o Wind Challenger”, afirmou a empresa no comunicado. “E continuará a avançar na utilização da energia natural, garantindo ao mesmo tempo a segurança, não só para reduzir as emissões de GEE das suas próprias atividades, mas também para contribuir para a descarbonização da sociedade como um todo.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2024

HAPAG-LLOYD ALCANÇA BONS RESULTADOS NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação NAVEGAÇÃO 15/05/2024 - 17:37



A Hapag-Lloyd concluiu o primeiro trimestre com um EBITDA de US\$ 942 milhões. Em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, o EBIT do Grupo diminuiu para US\$ 396 milhões e o lucro, para US\$ 325 milhões.

No segmento de navegação, os volumes de transporte no primeiro trimestre aumentaram 6,8%, para 3 milhões de TEUs (no 1º trimestre de 2023 foram 2,8 milhões de TEUs). As despesas de transporte foram comparáveis ao mesmo trimestre do ano anterior, US\$ 3,3 bilhões. Embora os custos tenham aumentado

significativamente como resultado do desvio de navios em torno do Cabo da Boa Esperança, estes foram largamente compensados pela gestão ativa dos custos.

A receita diminuiu para US\$ 4,6 bilhões principalmente devido a uma taxa média de frete mais baixa de US\$ 1.359/TEU (no 1º trimestre de 2023 foi de US\$ 1.999/TEU). Em comparação com o mesmo trimestre do ano anterior, o EBITDA diminuiu para US\$ 906 milhões e o EBIT, para US\$ 378 milhões.

No segmento de Terminais e Infraestruturas, foi alcançado um EBITDA de US\$ 35 milhões e um EBIT de US\$ 18 milhões no primeiro trimestre de 2024. Este novo segmento só foi criado no segundo semestre de 2023.

A Diretoria Executiva da empresa revisou sua projeção para o atual exercício, que foi publicada em 14 de março de 2024. O EBITDA do Grupo deverá agora ficar na faixa de US\$ 2,2 bilhões a US\$ 3,3 bilhões e o EBIT do Grupo na faixa de US\$ 0 a 1,1 bilhão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2024

O CONCEITO DE DESIGN DE NAVIO DA ULSTEIN PODE RESOLVER O DESAFIO DE EMISSÃO ZERO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 15/05/2024 - 17:36



A Ulstein lançou o 'Ulstein Thor', um projeto de embarcação 3R (Reabastecimento, Pesquisa e Resgate) de 149 metros que contará com um reator de sal fundido de tório (MSR) para gerar grandes quantidades de eletricidade limpa e segura. O sistema permitirá que a embarcação opere como uma estação móvel de energia/carregamento para uma nova geração de navios movidos a bateria.

permitted a new revolution in batteries. The concept of the ship is capable of making reality the vision of operations with zero emissions for a wide range of applications in the maritime and oceanic industry. A company believes that 'Thor' can be the answer sought by the maritime industry. The system is a floating energy station and multifunctional that will allow a new generation of battery-powered ships.

A empresa acredita que 'Thor' pode ser a resposta procurada pela indústria marítima. O sistema é uma estação de energia flutuante e multifuncional que

permitted a new revolution in batteries. The concept of the ship is capable of making reality the vision of operations with zero emissions for a wide range of applications in the maritime and oceanic industry.

Para demonstrar a sua viabilidade, a Ulstein desenvolveu o conceito "Ulstein SIF", um navio com 100 metros de comprimento e emissão zero. Este navio Ice Class 1C funcionará com baterias de última geração, utilizando 'Thor' para recarregar enquanto estiver no mar.

Os navios de cruzeiro, particularmente, operam em áreas cada vez mais remotas e ambientalmente frágeis. Ao mesmo tempo, a indústria enfrenta uma pressão crescente de diversas partes interessadas para preservar a natureza tal como ela é e proibir o impacto ambiental deste tipo de embarcação. O 'Thor' permite a reposição de energia e suprimentos no local, ao mesmo tempo que possui tecnologia para facilitar operações de resgate e realizar tarefas de pesquisa.

Os MSRs são soluções seguras, eficientes e operacionalmente comprovadas que funcionam dissolvendo o tório, um metal abundante, natural e com baixa radioatividade, em sal líquido. A reação em cadeia que se segue aquece o sal, produzindo vapor para acionar uma turbina e criar eletricidade. Embora os desenvolvimentos em terra estejam bem documentados, o seu potencial para fornecer energia marítima limpa ainda não foi incorporado no design de um navio.

A capacidade de carregamento do 'Thor' foi dimensionada para satisfazer as necessidades de energia de quatro navios simultaneamente. O próprio 'Thor' nunca precisaria reabastecer. Como tal, pretende fornecer um modelo para navios totalmente autossuficientes do futuro.

Falando sobre a adequação dos MSRs de tório como fonte de energia para aplicações marítimas, Jan Emblemvåg, professor da Universidade Norueguesa de Ciência e Tecnologia, especialista na área de tório e geração de energia nuclear, observa: "Os MSRs têm um enorme potencial para permitir energia limpa no transporte marítimo. Há muita incerteza sobre os combustíveis futuros, mas aqui temos uma fonte de energia abundante que, com a abordagem certa, pode ser segura, muito mais eficiente, mais barata, com uma pegada ambiental menor do que qualquer alternativa existente".

O 'Thor' incorpora heliportos, equipamentos de combate a incêndios, barreiras de resgate, barcos de trabalho, veículos autônomos de superfície e drones aéreos, guindastes, laboratórios e uma sala de palestras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2024

GRANEL QUÍMICA INICIA A CONSTRUÇÃO DE TERMINAL EM SANTA HELENA DE GOIÁS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/05/2024 - 17:35



Oitavo terminal da empresa demandará investimentos da ordem de R\$ 170 milhões e tem entrega prevista para o final de 2025

A Granel Química, empresa associada ao Grupo Odfjell, dá início este mês à construção de um terminal para armazenagem de líquidos. O empreendimento está localizado em Santa Helena de Goiás (GO).

O terminal, que será construído em área própria junto à ferrovia Norte-Sul, deve ser concluído no final de 2025 e contará com investimentos de aproximadamente R\$ 170 milhões. Tem previsão de movimentar anualmente um milhão de toneladas de produtos a granel, tais como biocombustíveis, combustíveis, químicos industriais, óleos vegetais e gordura animal, entre outros, e possui área para expansões. O empreendimento também contará com plataformas para carga e descarga nos modais ferroviário e rodoviário.

Santa Helena de Goiás está no meio do chamado “cinturão da cana-de-açúcar”, região com a segunda maior produção de açúcar e etanol do país, além de alta produção de biodiesel, commodities agrícolas e consumo de matérias primas para o a indústria do agro.

Por sua vez, a Ferrovia Norte-Sul que, desde junho de 2023, passou a ligar os Portos do Itaqui no Maranhão a Santos, em São Paulo, transformou a logística de granéis no Brasil, uma vez que a migração do transporte de granéis a longa distância do modal rodoviário para o ferroviário traz um aumento significativo no tamanho dos lotes a serem transportados de uma só vez — desde uma única carreta com 60 toneladas até um comboio de 80 a 120 vagões com oito mil a 10 mil toneladas de produtos, por exemplo —, o que possibilita o abastecimento e escoamento competitivos de insumos e produtos da região, incluindo granéis líquidos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2024



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: 15/05/2024