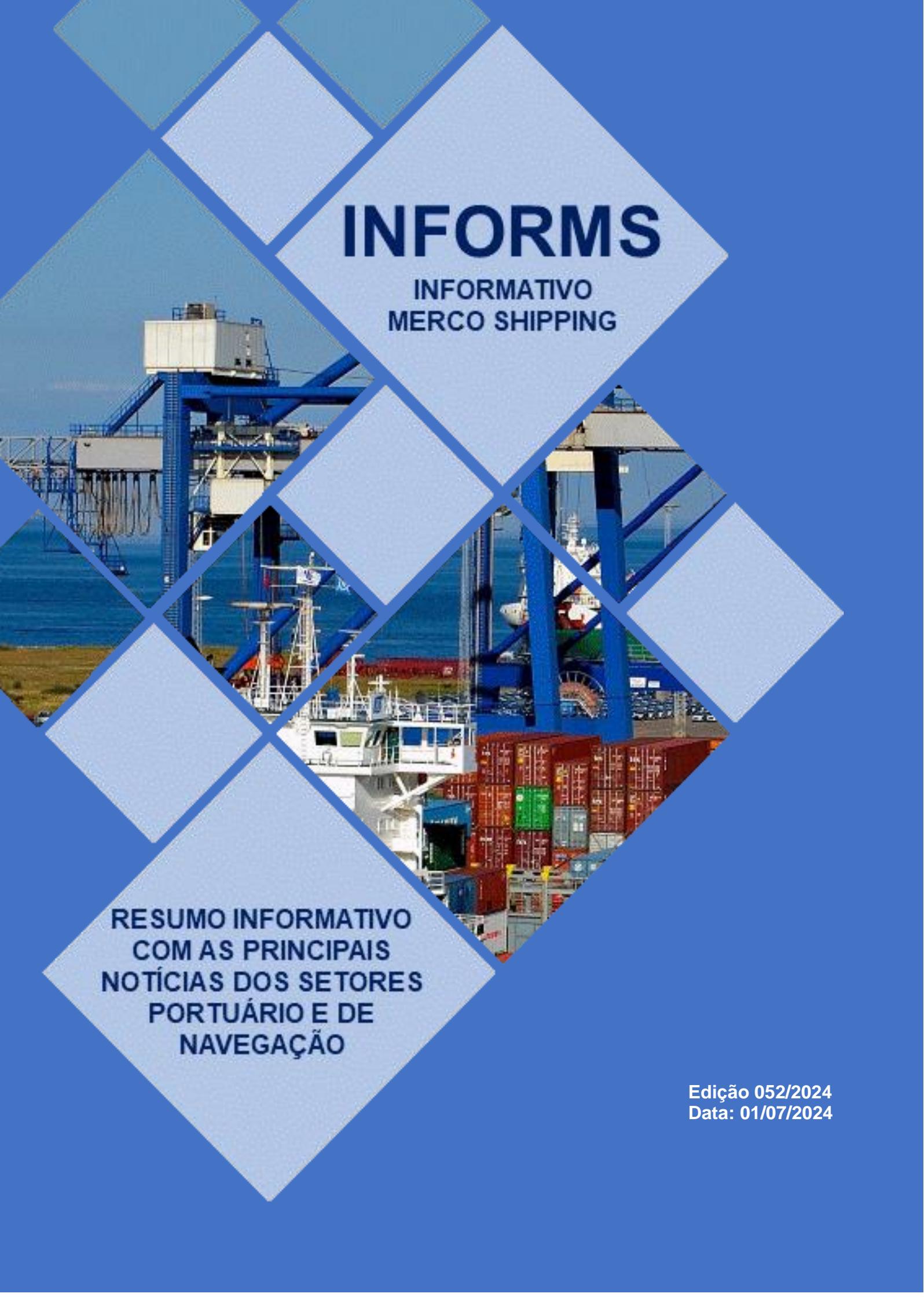


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 052/2024
Data: 01/07/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
LICITAÇÃO DE PÁTIO PARA CAMINHÕES NA BAIXADA SANTISTA GERA POLÊMICA.....	4
“TODAS AS INDÚSTRIAS CONVERGEM PARA TECNOLOGIAS DISPONÍVEIS”, AFIRMA CONSULTOR MAXWELL RODRIGUES	5
ALTERNATIVAS PARA INIBIR FURTOS NAS FERROVIAS DO LITORAL DE SP SÃO DEBATIDAS	7
FALTA DE MARÍTIMOS DESAFIA CABOTAGEM E AFETA QUALIDADE DO SERVIÇO EM TODO O BRASIL	8
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	10
BRASKEM IMPORTA SAL DO CHILE PARA MANTER PRODUÇÃO EM AL.....	10
CRISE DAS EÓLICAS: APÓS 2,5 MIL DEMISSÕES, SETOR PEDE SOCORRO.....	11
LEILÃO DOS TERMINAIS DO PORTO DO RECIFE SERÁ DIA 21 DE AGOSTO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	16
ABERTA CONSULTA PÚBLICA PARA INDICAÇÃO DE PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA OS MODAIS DE TRANSPORTES	16
PRIMEIRO LEILÃO DE 2024 DE TERMINAIS PORTUÁRIOS SERÁ REALIZADO NO DIA 21 DE AGOSTO	17
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	17
NOVO MARCO VERDE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES EXIGE SUSTENTABILIDADE EM CONCESSÕES RODOVIÁRIAS	17
PORTAL PORTO GENTE	19
O GOVERNO LULA E A REGIONALIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – A DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR AÉREO.....	20
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	21
<i>Investimento em SC 1.....</i>	<i>21</i>
<i>Investimentos em SC 2.....</i>	<i>21</i>
<i>Investimentos em SC 3.....</i>	<i>21</i>
<i>Investimentos em SC 4.....</i>	<i>22</i>
<i>Debate na Câmara.....</i>	<i>22</i>
NACIONAL - RELATÓRIO APONTA QUE CHINA VAI AUMENTAR INVESTIMENTOS EM CARROS ELÉTRICOS	22
NACIONAL - EMPRESAS ASSINAM ACORDO PARA DESENVOLVER COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO SUSTENTÁVEL	23
REGIÃO NORDESTE - CODEBA FIRMA PARCERIA COM O ICLEI VOLTADA AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	25
REGIÃO SUDESTE - REFINARIA DE CUBATÃO FAZ PARADA PROGRAMADA PARA MANUTENÇÃO	26
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS RECEBE PRIMEIRO TREM DE NOVA LINHA DO METRÔ DE SP.....	27
OPINIÃO – ARTIGOS - NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA: DESAFIOS DA SECA DE 2024.....	28
OPINIÃO – ARTIGOS - VOCÊ MERECE SER FELIZ?	29
BAHIA ECONÔMICA - BA	31
MILEI VEM AO BRASIL PARA EVENTO LIGADO A BOLSONARO E NÃO SE ENCONTRARÁ COM LULA.....	31
GOVERNO LULA ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 2,8 BI PARA ESTRADAS BAIANAS	31
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	32
PROJETO NA CÂMARA QUER RESTAURAR COMPETÊNCIA DELIBERATIVA DOS CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA	32
ANTT VAI REALIZAR AP SOBRE CHAMAMENTO PÚBLICO PARA AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DE FERROVIAS	33
PORTO SUDESTE OBTÉM CERTIFICAÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL	33
COMISSÃO OUVI MINISTRO PAULO PIMENTA SOBRE IMPORTAÇÃO DE ARROZ.....	34
SUZANO: EX-RUMO, NOVO CEO ASSUME O CARGO	35
PRIMEIRO TREM DA LINHA 17-OURO CHEGA AO PORTO DE SANTOS	35
JORNAL O GLOBO – RJ.....	37
GOVERNO ESTUDA TRIBUTAR RENDIMENTOS DE FUNDOS DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO	37
REFORMA TRIBUTÁRIA: DEPUTADOS SE REÚNEM COM HADDAD E PREVEEM VOTAÇÃO DE TEXTO NA SEMANA QUE VEM	37
LULA CRITICA CAMPOS NETO E DIZ QUE COMANDANTE DO BANCO CENTRAL PRECISA SER INDICADO PELO PRESIDENTE	39
EM CARTA A LULA, MONTADORAS FALAM EM ENTRADA "DESCONTROLADA" DE CARROS CHINESES E PEDEM BARREIRAS À IMPORTAÇÃO.....	40
CONTA DE LUZ FICA MAIS CARA A PARTIR DE HOJE; ENTENDA	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	42
‘O GOVERNO LULA É MOVIDO POR IDEOLOGIA, TEM ALERGIA AO MERCADO’, DIZ CASTELLO BRANCO	42
GOVERNO CRIA PROGRAMA DE ENERGIA LIMPA PARA BENEFICIÁRIOS DO MINHA CASA, MINHA VIDA	46
TARCÍSIO: PROCURA DE INVESTIDORES POR OFERTA DE AÇÕES REMANESCENTES DA SABESP SUPERA VALOR OFERTADO.....	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 052/2024
Página 3 de 56
Data: 01/07/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PETROBRAS ANUNCIA AUMENTO DE 3,2% NO PREÇO DA QUEROSENE DE AVIAÇÃO	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
NOVOTEL RECIFE MARINA É APRESENTADO NESTE 1º DE JULHO	49
EM MEIO A IMPASSE COM PSB EM PERNAMBUCO, LULA PARTICIPA DE EVENTO AO LADO DA GOVERNADORA.....	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
BALANÇO INDICA QUEDA DE QUASE 30% NOS DESEMBOLSOS DAS CONTAS VINCULADAS.....	51
GRUPO ANALISARÁ RENOVAÇÃO DO CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO DA EMAP	52
INDÚSTRIA NAVAL INDIANA ATRAI ENCOMENDAS EUROPEIAS.....	53
CINCO TERMINAIS PORTUÁRIOS SERÃO LEILOADOS EM AGOSTO.....	54
ANP DIVULGA DADOS CONSOLIDADOS DO SETOR REGULADO EM 2023.....	54
CONSULTA PÚBLICA AVALIARÁ PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA MODAIS DE TRANSPORTES	55
VLI INAUGURA NOVO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL	56
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LICITAÇÃO DE PÁTIO PARA CAMINHÕES NA BAIXADA SANTISTA GERA POLÊMICA

Lideranças de bairros próximos a terreno de 530 mil m², em Cubatão, questionam projeto de condomínio logístico

Por Ted Sartori



Terreno na Ilha do Tatu, próximo à interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes, pode receber pátio (Alexsander Ferraz/AT)

A licitação para construção de um condomínio logístico, com pátio regulador para caminhões, na Ilha do Tatu, ao lado do Viaduto Mario Covas, em Cubatão, segue gerando polêmica. Depois do prefeito Ademário Oliveira (PSDB) e a Câmara de Vereadores se manifestarem contra o empreendimento, agora é a vez de representantes de bairros próximos fazerem o mesmo. Trata-se de locais que seriam impactados, pois

moradores utilizam diariamente a interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes como acesso.

Em nota, a Sociedade de Melhoramentos do Jardim Casqueiro diz lutar há muito tempo por pátios públicos para os caminhoneiros da cidade e mostra-se contra o uso da área para essa finalidade, pois a proposição não visa resolver o problema em questão.

“A Autoridade Portuária não pode tratar Cubatão como um puxadinho do Porto de Santos. É preciso respeitar as características, a história e o posicionamento dos moradores da cidade. Como um município que tem orgulho de ser exemplo mundial de recuperação ambiental pode aceitar a destruição de 530 mil m² de área verde e de manguezal, o equivalente a 64 campos de futebol, para garantir lucros para poucas empresas?”, dispara.

A entidade acrescenta que não se deve abrir mão da sustentabilidade e da qualidade de vida em nome de empregos. “Não vamos aceitar que uma região densamente povoada, que já sofre com os gargalos logísticos do Porto, seja ainda mais prejudicada. No nosso entendimento, só se derrubam árvores nesta cidade se for para construir habitações, oferecendo condições dignas de moradia para os cubatenses”, afirma.

A presidente da Associação de Melhoramentos União da Ilha Caraguatá, Márcia Guerra de Almeida, entende que a iniciativa não trará benefício para os moradores do bairro. “Estamos aguardando também um retorno da Autoridade Portuária, que ficou de trazer respostas às perguntas que foram colocadas na reunião em que estivemos no dia 21”, revela, embora considere de extrema importância um estacionamento para os caminhões.

A Reportagem procurou ainda representantes dos bairros Parque São Luís e Vila dos Pescadores, também lembrados pelo prefeito Ademário Oliveira como alvos de problemas relacionados ao empreendimento, porém eles não responderam até o fechamento da matéria.

Conflito antigo

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, explicou, em entrevista para A Tribuna publicada em 24 de maio, que o novo estacionamento irá sanar um conflito antigo entre motoristas e moradores de Santos, ocasionado por caminhões estacionados em locais residenciais.

“O mercado terá à disposição 530 mil m2, dos quais 100 mil m2 serão utilizados para um estacionamento do Porto. É uma contrapartida exigida para a criação de 800 vagas para caminhões, com espaço adequado para que os motoristas tenham área de lazer, de higiene e banho, atendimento religioso e psicológico”, explica Pomini. “É um absurdo que o Porto não tenha um pátio adequado para os 15 mil caminhões que chegam à Margem Direita todos os dias”, completa.

Saiba mais

A Autoridade Portuária irá licitar a área para construção de um condomínio logístico, com pátio regulador para caminhões, na Ilha do Tatu, em Cubatão, no dia 10 de julho, às 9 horas. O investimento é estimado em mais de R\$ 3 bilhões.

Trata-se da cessão de uso onerosa de uma área da União de 530 mil m2, com contrapartida de 100 mil m2, destinados à construção de um pátio de triagem de caminhões, condomínio logístico e atividades acessórias, com 800 vagas para estacionamento. O terreno faz parte da poligonal do Porto Organizado de Santos, próximo à interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes.

A cessão de uso será por parceria público-privada (PPP) e o contrato terá vigência de 35 anos. Podem concorrer pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 30/06/2024

“TODAS AS INDÚSTRIAS CONVERGEM PARA TECNOLOGIAS DISPONÍVEIS”, AFIRMA CONSULTOR MAXWELL RODRIGUES

A Tribuna entrevistou o consultor de assuntos portuários do Grupo Tribuna, sobre a agenda na Coreia do Sul e os planos futuros

Por *ATribuna.com.br*



"Foi uma agenda muito rica nessa questão da tecnologia e da inovação", afirma Maxwell Rodrigues (Divulgação)

Com mais de 70 anos de existência, a editoria Porto & Mar, de A Tribuna, que foi a primeira publicação segmentada a reunir notícias portuárias no Brasil, se consolidou pela credibilidade jornalística construída ao longo dessas décadas. O Grupo Tribuna, porém, avançou no universo portuário, estabelecendo um cronograma de encontros para unir os principais representantes do setor - públicos e privados - e debater temas relevantes

para a área, sempre em busca de respostas e soluções. Nessa agenda técnica, que acontece o ano inteiro, está incluída uma missão internacional, em que executivos e autoridades são levados pelo Grupo Tribuna para portos de todo o mundo. Em 2022, o destino foi Roterdã, na Holanda. Já em 2023, a comitiva foi para Israel. E entre 16 e 21 deste mês, a Coreia do Sul brindou os participantes com uma imersão em tecnologia e inovação. Responsável por organizar a missão, o consultor de assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, explica os desafios de uma agenda tão completa na Ásia, as principais lições e o que está planejado para o futuro.

Quais pontos você destacaria da missão à Coreia do Sul?

No jantar de abertura, fomos recebidos pela embaixadora do Brasil na Coreia do Sul (Márcia Donner Abreu), que foi muito feliz em nos proporcionar um sentimento de segurança no país. No primeiro dia de agenda, fomos ao Porto de Incheon, que tem projeto de expansão significativo. Chamou atenção o terminal de passageiros proposto para o local, um projeto muito bem estruturado. Depois, tivemos a possibilidade de conhecer três empresas gigantes da Coreia do Sul: Samsung, LG e Hyundai.



E qual é a relação dessas indústrias com o setor portuário?

Por que foi uma experiência relevante? Mostra a preocupação do Grupo Tribuna com a pauta de tecnologia e inovação. Quando olhamos para a tecnologia, percebemos que todas as indústrias convergem para tecnologias que estão disponíveis. A indústria automobilística investe muito em sensores, seja para prever acidentes, seja dentro dos motores dos veículos. O que tem total aderência com a realidade portuária. Hoje, as operações portuárias atuam com vários sensores, porque têm a automação como foco principal. Quando a gente olha um veículo autônomo andando, quando ele detecta uma pessoa ou alguma barreira no caminho e para, é tudo sensor. Portanto, estar antenado com o que as outras indústrias estão fazendo é muito importante.

A principal lição para o setor portuário seria olhar para essa tecnologia e encontrar maneiras de melhorar a eficiência dos portos brasileiros por meio dela?

A grande lição para a indústria portuária é estar antenada nas outras indústrias pois o que é desenvolvido em uma, pode ser usado na outra. É claro que essas outras indústrias estão muito mais avançadas em relação à portuária. Mas eu posso utilizar tecnologia dentro de uma central de controle operacional do porto, levar essa inovação para dentro da indústria portuária. Porque as operações necessariamente serão remotas. A transformação passa rápido e isso está impactando na nossa realidade dentro das operações portuárias.

Foi uma imersão nesse tema na agenda da missão...

Foi uma agenda muito rica nessa questão da tecnologia e da inovação. Fomos ainda para Busan, um dos maiores portos do mundo em volume de movimentação. Pudemos ver de perto os terminais automatizados. Muitas coisas chamaram atenção, inclusive uma área do porto na qual a construção de uma ponte gerou limitação e eles, obrigatoriamente, tiveram que expandir para uma outra localidade. Já em Ulsan, conhecemos uma indústria colada ao terminal portuário, onde existe toda a logística para a fabricação do veículo. E quando o carro fica pronto, sai da fábrica diretamente para o navio (para exportação). É uma coisa fantástica.

A viagem também permitiu visitar um estaleiro?

Para quem é do setor portuário, é uma oportunidade única você conhecer como os navios são fabricados. Acompanhamos todo o processo de fabricação, todas aquelas peças gigantes sendo montadas. E tem os berços onde os navios ficam para depois serem liberados para alto-mar.

Vendo hoje como está a Coreia, você acha que é possível o Brasil atingir esse mesmo nível de tecnologia?

A Coreia do Sul saiu de uma situação de muita escassez e se transformou numa potência. É um país extremamente industrializado, com uma economia muito pujante e com uma sociedade focada efetivamente na produtividade. Lá eles olham o problema para resolver, não vivem o problema. No Brasil, a gente vive problemas há décadas e não consegue resolver. O Brasil é eficiente em muitas questões, mas precisamos entender qual é o nosso planejamento, o que o Brasil quer ser no futuro. Vamos ser exclusivamente um país que planta e exporta commodities? Faremos uma pré-industrialização dessas commodities para exportar? Ou efetivamente a gente vai industrializar o País?

As expectativas da missão foram atingidas plenamente?

O Grupo Tribuna, de forma muito acertada, conquistou espaço com uma agenda focada em tecnologia e inovação. Somos pioneiros, não vemos outras iniciativas olhando para isso. Percebemos uma satisfação muito grande da comitiva com essa pauta, principalmente daquelas pessoas que não têm muito contato com esse tipo de agenda. Todos saíram muito impressionados. Fiquei seis meses trabalhando nessa agenda para levar 44 pessoas. Não é pouca gente, em alguns lugares tivemos que dividir em dois grupos. Foi o maior desafio da minha vida.

E o planejamento da próxima já começou. O que podemos adiantar sobre a missão de 2025?

Estamos olhando para o Vale do Silício (na Califórnia, Estados Unidos), para os portos dos Estados Unidos, dando continuidade nessa pauta de tecnologia e de inovação, principalmente por solicitação dos executivos. Estamos pensando na integração de dados, uma vez que a gente tem tantos sistemas hoje atuando dentro do universo portuário e fazendo a integração não só com o governo,

mas também com empresas do mundo todo. É algo que a gente pode adiantar, além, é claro, das visitas aos portos, conhecimento das autoridades portuárias locais, da cultura.

São agendas que acabam provando que o Grupo Tribuna é extremamente relevante para o setor portuário.

Arriscaria a dizer que hoje, no mercado, o Grupo Tribuna possui a melhor missão internacional. Isso por alguns aspectos: conteúdo, autoridades presentes e escolha dos locais. São locais que nos dão a possibilidade de pensar fora da caixinha, para que a gente possa cada vez mais elevar a régua dessas missões internacionais.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 30/06/2024

ALTERNATIVAS PARA INIBIR FURTOS NAS FERROVIAS DO LITORAL DE SP SÃO DEBATIDAS

Escâner para vagões pode se tornar aliado
Por Ted Sartori



Uma das preocupações da Autoridade Portuária de Santos é se a adoção de um escâner poderia afetar a chegada e a saída de trens do Porto (Matheus Tagé/ Arquivo)

Um escâner para todos os vagões que integram as composições ferroviárias seria uma das iniciativas para inibir o furto de mercadorias que chegam por este modal ao Porto de Santos. No início do mês, a Baixada Santista foi citada como ponto crítico para saques nos vagões com destino ao complexo portuário santista, em audiência pública sobre segurança nas estradas de ferro, realizada pela Comissão de Viação e Transportes

da Câmara dos Deputados.

O Governo Federal, inclusive, quer ampliar as definições das faixas de domínios das ferrovias. Atualmente, o perímetro é de 15 metros de cada lado da linha férrea, como A Tribuna noticiou na última quarta-feira. O gerente comercial da Mota-Engil Engenharia e consultor ferroviário Alan Jones Tavares explicou que o equipamento facilita muito na entrada e na movimentação dos trens dentro dos pátios do Porto de Santos.

“Ele passa pela estrutura, um pórtico que possui um leitor, um escâner a laser ou ainda um escâner à base de câmera. O vagão será ‘lido’ com as informações do que ele transporta. Assim, você tem assegurado que o vagão chegou com o contêiner no destino. Contudo, ele não consegue dizer se o vagão foi violado e se alguma carga parte da carga foi retirada”, explica.

A sugestão foi da deputada federal Rosana Valle (PL), durante reunião realizada semana passada na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS).

“Com o aumento das linhas férreas no Porto de Santos, novas medidas de segurança serão necessárias para garantir a integridade da carga e a segurança dos terminais. Tal medida seria pioneira no Brasil, já existindo em três outros países (Estados Unidos, Índia e Azerbaijão). O Porto de Santos, pela sua magnitude e importância, merece esse protagonismo”, afirma. O presidente da APS, Anderson Pomini, disse que os impactos desse procedimento nas operações ferroviárias está em estudo.

“Eu, inclusive, pedi para que o nosso pessoal interno estudasse algo do tipo que já foi instalado em outros portos mundo afora, além de acionar o pessoal da Ferrovia Interna do Porto (Fips) para que se manifeste sobre eventuais interrupções. Ou seja, isso poderia afetar na operação e na velocidade

da subida e descida dos trens? Qual o impacto disso para o Porto como um todo? Nossa premissa principal é que não tenha impactos nas operações", comenta.

Transponder

Para a efetividade do trabalho, no entanto, seria necessária a união com outro aparelho, o transponder, segundo Alan Jones. "Ele é acoplado no vagão ou no contêiner que estará sobre um vagão plataforma. Aí, haverá acesso real à posição deles. Por exemplo, se você quer saber onde está a carga que está vindo de Rondonópolis até o Porto de Santos, pode checar no aplicativo do celular e até estimar em quantos dias ou horas ela chegará a Santos. Isso é possível com um transponder", exemplifica.

Outra maneira, explica o consultor ferroviário, é a instalação de vários pórticos ao longo da ferrovia. Em cada ocasião que o trem passar por uma estrutura dessa, as informações vão ser registradas e transmitidas para o dono da carga.

"Mas ele não consegue dizer se a carga foi violada ou se tiraram algo de dentro do vagão. O transponder vai dar um posicionamento global e, dependendo das informações que a ferrovia possa disponibilizar nesse aparelho, ele diz até se o peso do vagão é o mesmo porque há ferrovias que possuem várias balanças de fluxo constante - ou seja, o trem passa e nem precisa diminuir a velocidade. São balanças dinâmicas que pesam cada vagão e o trem como um todo. Por intermédio dessas informações que a companhia passa para o transponder no vagão, é possível saber, por exemplo, se houve retirada de carga do vagão", detalha.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/06/2024

FALTA DE MARÍTIMOS DESAFIA CABOTAGEM E AFETA QUALIDADE DO SERVIÇO EM TODO O BRASIL

Levantamento mostra mão de obra insuficiente e cenário drástico em 2030

Por Ted Sartori



Há o temor de que o déficit de profissionais para a cabotagem chegue a 4 mil pessoas até 2030 (Carlos Nogueira/ Arquivo)

A formação em número insuficiente de oficiais de Marinha Mercante, os chamados marítimos, trará um drástico efeito em 2030 para a navegação brasileira: o déficit de profissionais girando entre 2 mil e 4 mil. A conclusão é da pesquisa realizada pela Fundação Vanzolini e pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária (Cilip) da Universidade de São Paulo (USP).

Encomendado pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma) e Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), o estudo demorou aproximadamente seis meses para ser concluído e foi apresentado no mês passado.

"A falta de profissionais causa prejuízo na qualidade das operações, uma vez que nós não temos condições sempre de selecionar os melhores oficiais e acabamos tendo que usar os que temos disponíveis. E nem sempre atendem aos mais altos níveis de qualidade nas operações", afirma o diretor-executivo da Abac, Luís Resano. "O horizonte que se descortina é preocupante", emenda o presidente do Syndarma, Gustavo Machado.

Foram processados 432 mil cenários na pesquisa, com saldos de profissionais calculados. Os resultados apontam que apenas em 18.166 deles - ou seja, em 4,2% do total - não haveria falta de mão de obra. "Trata-se de um percentual muito pequeno e pode-se dizer que estes cenários em que

não haveria falta de oficiais são cenários com crescimento de demanda anual de 1%”, completa o documento.

“É previsto na legislação que os navios de bandeira brasileira operem com marítimos brasileiros. Com isso, haverá grande prejuízo, comprometendo seriamente essa condição. Com o programa BR do Mar, a ideia era expandir a frota de bandeira brasileira. Caso não haja marítimos em quantidade suficiente, como vamos fazer? Isso vai causar uma falta de navios por conta da ausência de mão de obra, comprometendo o atendimento ao usuário”, argumenta Resano.

Dentre os cenários, aquele que apontou maior falta de marítimos resultou em um déficit de 11.363 profissionais, enquanto o saldo mais positivo apontou uma sobra de 1.181 oficiais. Na média, a falta esperada é de 3.930. “Pode-se dizer, a partir destes resultados, com alta confiabilidade, que haverá uma falta de oficiais em 2030 e que esse número tem probabilidade alta para estar entre 2 mil e 4 mil profissionais”, atesta o estudo.

Energia no mar

O presidente do Syndarma especifica ainda mais os futuros prejuízos, classificados por ele como “incomensuráveis”, que irão comprometer a regular oferta do transporte de cabotagem e ainda impactar a indústria de óleo e gás. Vale recordar que 97% da exploração nacional acontece nos campos marítimos.

“Há uma demanda crescente por embarcações de apoio marítimo no País, impulsionada pelos planos de negócios da Petrobras, além da pretendida exploração de óleo e gás na Margem Equatorial (localizada entre os estados do Amapá e Rio Grande do Norte), que poderá a vir a ser um novo pré-sal”, explica.

Além disso, outro aspecto lembrado por Machado é o necessário emprego de embarcações de apoio marítimo para dar suporte ao novo universo de exploração e produção de energia no mar, gerada a partir da instalação de turbinas eólicas, criando as fazendas eólicas offshore. Uma iniciativa que, observa o presidente do Syndarma, certamente exigirá mais oficiais, que também serão empregados nas unidades marítimas e plataformas em número significativo.

“Todos esses projetos, aliados à demanda da cabotagem, em franco crescimento, e da frota da Transpetro, apontam para a necessidade da criação imediata de novos postos de trabalho e emprego de profissionais de Marinha Mercante”, completa.

Por ano, são necessários 500 oficiais

Para evitar o déficit de que gira entre 2 mil e 4 mil profissionais estimado para 2030, a pesquisa realizada pela Fundação Vanzolini e pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária (Cilip) da Universidade de São Paulo (USP) recomenda que a Marinha forme, pelo menos, mais 500 marítimos ao ano.

“A gente vem sempre alertando à Marinha para que forme mais marítimos porque a demanda, quando ocorre, é imediata. E demora quatro anos para formar. E a Marinha sempre relutando, dizendo que tem ouvido o sindicato da categoria dizendo que há sobra de oficiais, que falta emprego e não forma mais marítimos”, afirma o diretor-executivo da Abac, Luís Resano. “A abertura de vagas anualmente, em seu número máximo e constante, certamente evitaria grandes variações”, emenda o presidente do Syndarma, Gustavo Machado.

Ações

Em reuniões com a Diretoria de Portos e Costas, responsável pela formação dos marítimos, Machado revelou que são buscadas ações para 2025, como pleiteado pelos armadores. Dentre elas, estão o aumento das vagas para as escolas de formação e a retomada dos cursos de adaptação e atualização de oficiais de Náutica e Máquinas.

“O Syndarma também entende ser preciso reformular a política de descontingenciamento dos recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, permitindo que as escolas

possam ter instalações em permanente modernização e adequação, acompanhando o desenvolvimento das embarcações”, argumenta o presidente.

Desserviço

O presidente do Syndarma, Gustavo Machado, vai além e classifica o não aproveitamento da capacidade máxima de formação como um desserviço à população brasileira, prejudicando o desenvolvimento do País e que deve ser urgentemente corrigido.

“A formação concedida pela Marinha prepara profissionais qualificados, de nível superior, capacitando-os para o mercado, possibilitando a ocupação de milhares de postos de trabalho, sendo certo o potencial de aproveitamento desses profissionais em diversas outras atividades da economia brasileira, tais como: carreiras do funcionalismo público municipal, estadual e federal; parques industriais de todo tipo; média e alta administração de empresas de transporte marítimo e fluvial e outros”, lista.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/06/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

BRASKEM IMPORTA SAL DO CHILE PARA MANTER PRODUÇÃO EM AL

Segundo Porto de Maceió, o sal é o produto mais importado e açúcar o mais exportado do estado. Só a Braskem trouxe do Chile 1,8 milhão de toneladas de sal em três anos

Por Vanessa Siqueira



Extração de sal-gema em Maceió foi paralisada em 2019 após cinco bairros registrarem rachaduras em imóveis. Foto: Google/Reprodução

Em 2019, o cenário social e econômico de Maceió caminhava para severas mudanças com as primeiras rachaduras e tremores em bairros da cidade, que depois tiveram que ser totalmente desocupados sob risco de colapso em função da extração de sal-gema. Do

outro lado, a Braskem paralisou as atividades durante quase dois anos e retomou a produção de cloro, soda cáustica e outros produtos na unidade de Maceió importando sal do Chile. Mais de 1,8 milhão de toneladas já vieram do país do Oceano Pacífico, tornando o sal o produto com maior volume de importação do estado, segundo dados do Porto de Maceió.

Segundo a Braskem informou ao Movimento Econômico, as atividades na unidade do bairro do Pontal da Barra, em Maceió, foram totalmente paralisadas em maio de 2019, após as ocorrências de rachaduras em imóveis nos bairros de Bebedouro, Mutange, Bom Parto e Pinheiro, que também sofreu com um abalo sísmico em fevereiro de 2018.

Ficou comprovado que o terremoto de magnitude de 2,5 na escala Richter e a sequência de aparecimento de rachaduras nos imóveis em cinco bairros foram causadas pela extração de sal-gema nas minas localizadas nestes bairros e em partes da Laguna Mundaú.

Após dois anos de paralisação da produção, a Braskem retomou as operações na planta em fevereiro de 2021 adquirindo sal de minas licenciadas no Chile. Segundo dados da petroquímica, já foram importadas mais de 1,8 milhão de toneladas de sal nestes últimos três anos para abastecer a produção de cloro, soda-cáustica e do composto químico dicloroetano.

“A empresa investiu R\$ 67 milhões em adequações tecnológicas e de infraestrutura na fábrica do Pontal da Barra e na logística rodoviária e portuária para integrar o processo de transporte de sal. A matéria-prima vinda de jazidas licenciadas do Chile chega pelo Porto de Maceió, onde é armazenada e, em seguida, transportada até a fábrica por meio de carretas, que circulam em horário comercial”, explicou a Braskem por meio de nota.



Segundo balanço de movimentação de cargas do Porto de Maceió, entre janeiro e maio deste ano foram importadas 321.876 toneladas de sal. O produto teve aumento de 11,15% no total importado do Chile em comparação aos primeiros cinco meses de 2023, onde Maceió recebeu 289.586 toneladas.

Açúcar e sal fazem a dobradinha de maiores movimentações de cargas no terminal portuário da capital alagoana. Foto: Porto de Maceió

Entra sal, sai açúcar

Se por um lado, o sal é o produto mais importado no estado, o açúcar está na outra ponta da balança e figura como o item mais exportado por Alagoas. Nos dados de movimentação do Porto de Maceió, os cinco primeiros meses do ano resultaram em 545.771 toneladas de açúcar a granel que foram produzidas no estado e exportadas para países da América e África.

Segundo a gerente do Centro Internacional de Negócios da Federação das Indústrias do Estado de Alagoas (FIEA), Dielze Mello, somente no mês de maio as exportações alagoanas cresceram 22,6% em relação ao mesmo período de 2023 e totalizaram US\$ 103,5 milhões. Já as importações de maio somaram US\$ 68,3 milhões, registrando um crescimento de 21,9% no comparativo com o mensal do ano passado.

“A balança comercial apresentou um superávit de US\$ 35,2 milhões. Açúcar e produtos derivados são itens importantes e recorrentes da pauta de Alagoas, sempre com uma grande representatividade. Em maio, o açúcar foi responsável por 73% da pauta de exportação, que teve como destino Canadá, Estados Unidos, México, Djibuti, Colômbia, todos estes países da América, além de Angola, Togo e Gambia, na África”, explicou Dielze.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 01/07/2024

CRISE DAS EÓLICAS: APÓS 2,5 MIL DEMISSÕES, SETOR PEDE SOCORRO

A crise das eólicas se aprofunda, com problemas estruturais no setor elétrico. Nesta série de três reportagens, o Movimento Econômico mostra as causas do problema e as soluções possíveis para salvar o setor. Confira a primeira reportagem

Por Fernando Ítalo



Elbia Gannoum é otimista e não vê risco da crise das eólicas evoluir da indústria de equipamentos para as geradoras/Foto: Abeeólica (Divulgação)

Em meio a um ciclo de investimentos bilionários no Nordeste, a crise das eólicas avança como um paradoxo. Em meio à implantação de projetos de geração com orçamento estratosférico, a indústria de equipamentos para o setor passa por sufoco desde 2022, evidenciado por 2,5 mil demissões no país. A presidente da Abeeólica, Elbia Guannoum, descarta o risco de fechamento de parques geradores, mas o quadro evoluiu a tal ponto de intensidade que foi bater nos gabinetes de Brasília.

Na capital federal, a Associação Brasileira de Energia Eólica é responsável pela relatoria de um grupo de trabalho criado recentemente para solucionar essa questão junto com o governo federal. O GT inclui os ministérios da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), Fazenda (MF) e Casa Civil.



O cenário com que o grupo se depara é altamente desfavorável ao setor. Depois de uma vendaval de empreendimentos de geração nos estados nordestinos e da instalação de gigantes globais de bens de capital no Brasil, a atração de novos contratos simplesmente parou na indústria de equipamentos eólicos.

Em poucas semanas, Aeris Energy dispensou 1,5 mil trabalhadores no Ceará e se tornou o maior case de demissões em massa na crise das eólicas/Foto: Aeris Energy

Questionada sobre a dificuldade de se entender essa crise das eólicas, diante de uma paisagem dominada, no Nordeste, por complexos geradores grandiosos – em operação ou em construção – Elbia Guannoum tem uma explicação simples: “Os parques eólicos em funcionamento ou em implantação e também os que só agora estão sendo anunciados são todos resultado de decisões de investimento antigas e os equipamentos foram comprados até o primeiro semestre de 2022”.

Crise das eólicas começou há dois anos

A calma no segmento de equipamentos eólicos começou no segundo semestre de 2022. Com a parada de novas encomendas, as contas foram chegando e as empresas vendo o caixa minguar. A situação foi se deteriorando até o ponto de os fabricantes paralisarem a produção.

Uma das primeiras a emitir sinais de que havia algo muito errado na cadeia foi a baiana Torres Eólicas do Nordeste (TEN). Em junho do ano passado, a companhia – joint venture entre a Andrade Gutierrez (Brasil) e a GE (EUA) – suspendeu as atividades e demitiu 500 empregados.

Entre o final de abril e o início de maio de 2024, foi a vez da produtora de pás Aeris Energy, localizada no Ceará, dispensar 1,5 mil trabalhadores em poucas semanas.

A situação se repetiu nas fábricas de outras empresas do ramo, na região e no país. A unidade de aerogeradores da dinamarquesa Vestas em Aquiraz (CE) entrou para essa estatística, que seguirá crescendo no segundo semestre deste ano, quando a planta da WEG, em Jaraguá do Sul (SC), vai paralisar temporariamente a produção.

O que explica a crise das eólicas?

Por trás dessa crise das eólicas, há um panorama bastante complexo e difuso. O país vem produzindo mais energia do que o mercado é capaz de absorver. Parte dessa superprodução está relacionada à meteorologia: os reservatórios das hidrelétricas encheram nas estações chuvosas dos últimos anos, impactando a geração eólica, que é complementar à hidráulica.

Além disso, o barateamento dos painéis fotovoltaicos, provocado pelo efeito China, fez a geração solar distribuída (GD) se expandir de forma desordenada no país, o que vem contribuindo para desequilibrar o setor elétrico no Brasil.

A GD é uma solução sustentável do ponto de vista ambiental mas que, na outra ponta, vem causando problemas sistêmicos no país. Isso acontece num momento em que, nos Estados Unidos e Europa, placas solares são usadas até para a construção de muros e cercas de jardim devido aos preços irrisórios.

Não bastasse isso, a atividade econômica no Brasil, desde a década de 2010, vem passando por anos seguidos de voo de galinha. Com o baixo crescimento do Produto Interno Bruto, a demanda de energia avança pouco ou fica estagnada.

A solução desse conjunto de problemas interessa principalmente ao Nordeste. A região não apenas é um dos maiores polos produtores de equipamentos eólicos do país, como lidera a geração de energia a partir dos ventos e a capacidade instalada no Brasil.

Dos seis maiores produtores desse tipo de eletricidade, no país, cinco são estados nordestinos: Rio Grande do Norte (1º), Bahia (2º), Ceará (3º), Piauí (4º) e Pernambuco (6º). Apenas uma unidade da federação de outra região entra nesse top 6: o Rio Grande do Sul (5º).



Dinamarquesa Vestas, que instalou fábrica no Ceará, é uma das indústrias de equipamentos que entrou para as estatísticas da crise das eólicas/Foto: Vestas (Divulgação)

Enquanto crise das eólicas cresce, GD avança

No Brasil, geração distribuída já ultrapassa 30 gigawatts (GW) de potência instalada em operação. Esses dados integram estudo recém divulgado pela Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica e realizado pela consultoria

Volt Robotics. De acordo com o levantamento, o total de unidades consumidoras que usam energia solar distribuída atinge 3,7 milhões no país, em 2024.

Nesse momento de superaquecimento do mercado, o astro rei brilha como nunca para as empresas que abastecem o segmento de GD, especialmente as que exploram novas modalidades do negócio, como a assinatura de energia e o comodato de equipamentos, serviços sob medida para pequenos negócios e residências.

Nos estados nordestinos, essas modalidades vivem um boom impressionante. Na região, o Santander ativou, em abril, seu serviço de comercialização para correntistas, o FIT Energia, cuja eletricidade vem da GD. Na primeira fase, o produto foi disponibilizado em Pernambuco, Bahia, Ceará, Alagoas, Piauí e Rio Grande do Norte.

Também brigam por um lugar ao sol do Nordeste outras empresas, como a portuguesa EDP, a geradora Kroma e a comercializadora Setta, ambas pernambucanas. O que tem de comum entre elas? Geração distribuída, eletricidade por assinatura e a promessa de redução de 30% na conta de luz.

Na outra ponta, empresas de equipamentos solares, como a Connectoway (Recife) vêm o faturamento crescer dois dígitos por ano. Em 2024, a companhia espera um salto de 20% na receita em relação a 2023.

A Connectoway é focada principalmente na venda de inversores fotovoltaicos com certificação de qualidade, como os da marca chinesa Huawei Digital Power. Nesse caso, o alvo da parceria é o B2B. Esse ano, o B2C também entrou no mix da companhia, que passou a oferecer um serviço de assinatura (e comodato do kit solar completo) para microempresas e consumidores residenciais.

Como vai funcionar o socorro para a crise das eólicas?

Nesse panorama em que as eólicas choram enquanto a geração distribuída vende lenço, uma das medidas em estudo na capital federal para enfrentamento da crise é a concessão de incentivos para as exportações de equipamentos de geração a partir dos ventos.

O objetivo dessa estratégia é tornar os produtos brasileiros competitivos em regiões onde ainda há demanda de novos projetos desse tipo de geração, como nos Estados Unidos e União Europeia. Esses benefícios contribuiriam para reduzir o impacto da desaceleração da cadeia eólica no Brasil.

Elbia Gannoum defende que a carga tributária atual e o Custo Brasil inviabilizam a entrada dos fabricantes instalados no Brasil não apenas nesses mercados, mas no comércio exterior como um todo.

Outra ação que está sendo discutida é um aperto nas regras dos bancos públicos para as operações de financiamento destinadas ao setor solar. Passaria a haver a exigência de um percentual de nacionalização de equipamentos, de forma a garantir “isonomia” e desestimular as importações.

Segundo a presidente da Abeeólica, atualmente existe uma “assimetria”, pois esses produtos têm apenas 20% de conteúdo nacional, enquanto, nos aerogeradores, os componentes fabricados no Brasil atingem 80%.

Também vem sendo analisada a possibilidade de um aumento na alíquota para importação de equipamentos chineses, decisão que passa pelo Ministério da Fazenda e já foi discutida pessoalmente pelos empresários com o ministro Fernando Haddad.

Esse foi um dos caminhos adotados pelo governo norte-americano, que elevou o imposto para entrada de painéis fotovoltaicos da China de 25% para 50%.

Sobre o futuro formato desse socorro e o prazo em que será anunciado, o Mdic não informa detalhes. “As discussões ainda estão em andamento. Por essa razão, não temos como antecipar qualquer informação”, diz o ministério por meio de nota.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 01/07/2024

LEILÃO DOS TERMINAIS DO PORTO DO RECIFE SERÁ DIA 21 DE AGOSTO

Além do Recife, leilão inclui áreas nos portos do Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro; Terminais receberão investimentos de R\$ 78,3 milhões

Por Márcio Didier



Após adiamento em maio, três áreas do Porto do Recife vão a leilão no próximo dia 21 Foto: Divulgação

Anunciado para agosto pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, após o adiamento em virtude das chuvas no Rio Grande do Sul, o primeiro bloco do leilão de arrendamentos portuários de 2024 do Governo Federal será realizado no dia 21 daquele mês, na B3, em São Paulo.

As áreas arrendadas incluem cinco terminais: REC08, REC09 e REC10 — no Porto de Recife (PE) — RDJ06, no Rio de Janeiro, e o RIG10, que fica no Porto do Rio Grande do Sul (RS). A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou, no Diário Oficial da União, nesta sexta-feira (28), o Aviso de Licitação dos cinco terminais incluídos no primeiro bloco de concessões portuárias do ano.

“Importante notícia para o setor portuário. Estamos falando da contratação de 78,3 milhões em investimentos em áreas que vão movimentar granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral. Além de ampliar a atividade logística para o escoamento da nossa produção, os arrendamentos vão trazer mais desenvolvimento econômico para as regiões portuárias, melhorar a infraestrutura dos terminais e garantir a abertura de novos postos de trabalho”, destacou o ministro Silvio Costa Filho.

O primeiro processo de leilão portuário estava previsto para ser realizado em maio deste ano, mas, em razão da situação de calamidade pública em que se encontrava o estado do Rio Grande do Sul, devido às fortes enchentes no estado, o certame precisou ser adiado. Em visita ao Porto do Recife, no final de maio, o ministro Silvio Filho anunciou que o certame ficaria para agosto.

De acordo com os editais, o valor total a ser investido nas cinco áreas é de 78,3 milhões. Todos os terminais serão arrendados no modelo simplificado com prazo de no máximo dez anos sem possibilidade de prorrogação.

Além de ampliar a atividade logística para o escoamento da produção agrícolas, os arrendamentos vão ampliar mais desenvolvimento econômico nas regiões portuárias, melhoria da infraestrutura dos terminais, além de abertura de novos postos de trabalho.

Características dos terminais que vão a leilão

O REC08 é destinado à movimentação de graneis sólidos vegetais, tendo como principais cargas o malte, o trilho e o milho. A expectativa é que sejam investidos cerca de R\$ 51 milhões no terminal.

O terminal REC09 tem como foco a movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral, e a estimativa de investimento é de R\$ 2,2 milhões. A área REC10 vai receber quase R\$ 3 milhões em investimentos para movimentar e armazenar graneis sólidos e cargas gerais.

Por sua vez, o RDJ06, que armazena e movimenta granel líquido, prevê R\$ 22,1 milhões em investimentos. Para o RIG10 a expectativa é que sejam aportados R\$ 7,8 milhões, o terminal movimenta e armazena carga geral.



Em maio, foi feita uma visita técnica aos terminais do Porto do Recife que vão a leilão Foto Wesley D'Almeida

Visita ao Porto do Recife

Durante uma visita ao Porto do Recife, em 31 de maio passado, o ministro Silvio Filho realizou uma inspeção técnica nas áreas que vão a leilão e, também, conheceu o plano de investimentos previsto pela autoridade portuária. O Porto do Recife registrou, até o primeiro quadrimestre, um aumento de 43% na movimentação portuária em comparação com o mesmo período de 2023.

“Nós já temos R\$ 120 milhões assegurados para a dragagem do Porto do Recife, o que vai aumentar nosso calado e a competitividade do porto. Em agosto, faremos um leilão de três terminais, com investimentos na ordem de R\$ 60 milhões, além das obras complementares,” destacou o ministro.

Costa Filho reforçou ainda que as melhorias fazem parte de um conjunto de medidas para impulsionar a economia e gerar mais emprego e renda para a população, resultado de um trabalho conjunto com o governo do estado e o Governo Federal.

“É o maior volume de investimentos nos últimos 20 anos no porto da cidade”, afirmou, destacando a expectativa pelo processo licitatório em setembro. Mais informações sobre as áreas e o leilão estão disponíveis no site da ANTAQ .

Avisos de licitação

- O aviso de licitação referente ao terminal REC08 está disponível **neste link** <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/aviso-de-licitacao-568522465>
- O aviso de licitação referente ao terminal REC09 está disponível **neste link** <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/aviso-de-licitacao-568456212>



- O aviso de licitação referente ao terminal REC10 está disponível **nesta link** <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/aviso-de-licitacao-568463637>
- O aviso de licitação referente ao terminal RDJ06 está disponível **nesta link** <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/aviso-de-licitacao-568348705>
- O aviso de licitação referente ao terminal RIG10 está disponível **nesta link** <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/aviso-de-licitacao-568558928>

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 01/07/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

ABERTA CONSULTA PÚBLICA PARA INDICAÇÃO DE PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA OS MODAIS DE TRANSPORTES

Contribuições podem ser encaminhadas pela sociedade civil e empresas jurídicas até 11 de agosto

Para ampliar o diálogo junto à sociedade com o objetivo de construir políticas para atender às prioridades setoriais estabelecidas pelo Governo Federal, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a empresa pública Infra S/A abriram, nesta sexta-feira (28), duas consultas públicas. Uma delas sobre o Plano Setorial Portuário (PSPort), instrumento de planejamento que se configura como ferramenta central, em nível tático, para assuntos ligados ao modal portuário. O segundo se refere ao Plano Setorial Hidroviário (PSH), que está ligado à ferramenta central de planejamento para o subsistema hidroviário.

Ambas as consultas são realizadas no âmbito do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), e aborda de forma integrada os setores: portuário, hidroviário, rodoviário e ferroviário, com propósito aos aspectos de intermodalidade e eventuais gargalos logísticos. Contribuições às consultas públicas instauradas podem ser encaminhadas por todos os agentes da sociedade civil e empresas jurídicas até o dia 11 de agosto, nas páginas: www.gov.br/participamaisbrasil/psport e <https://www.gov.br/participamaisbrasil/psh> - clique nos links para acessar.

As duas propostas têm como finalidade delimitar, avaliar e nortear as prioridades e ações (empreendimentos, obras e/ou outras iniciativas) que podem ser conduzidas pelo MPor e portos organizados, nos horizontes de planejamento médio e curto prazo, servindo como direcionamento e ferramenta de interlocução com as esferas estaduais e municipais, além do setor produtivo e toda a sociedade civil.

Dentre as ações previstas no PSPort e PSH está a avaliação da carteira de ações de Estado (combinando ações de âmbito federal, estadual, municipal e privado), de forma a identificar quais empreendimento melhor atendem os objetivos estratégicos estabelecidos pelo Plano Nacional de Logística (PNL) e pelas políticas públicas vigentes.

As análises realizadas buscaram estabelecer um conjunto de indicadores padronizados, que avaliem o setor e suas ações não apenas nos aspectos essenciais como capacidade, saturação e custos, mas também aspectos como sustentabilidade, desenvolvimento econômico local, atualidade, entre outros.

Informações adicionais acerca da metodologia geral de análise, aspectos de simulação, modelagem de demanda e outros aspectos técnicos e metodológicos dos projetos ligados aos portos e hidrovias podem ser consultadas no portal da Infra S/A, por meio do link: www.gov.br/infra.gov.br/metodologia-do-planejamento-integrado-de-transportes/.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 01/07/2024

PRIMEIRO LEILÃO DE 2024 DE TERMINAIS PORTUÁRIOS SERÁ REALIZADO NO DIA 21 DE AGOSTO

Concessão inclui áreas nos portos de Recife, Rio Grande e Rio de Janeiro; Terminais receberão investimentos de R\$ 78,3 milhões



O Porto do Recife está dentro da rota de navegação do Mercosul e das principais rotas internacionais - Foto: Porto do Recife

O primeiro bloco de concessão de arrendamentos portuários de 2024 do Governo Federal será realizado no dia 21 de agosto, na B3, em São Paulo. As primeiras áreas arrendadas incluem cinco terminais: REC08, REC09 e REC10 — localizados no Porto de Recife (PE) — RDJ06, no Rio de Janeiro, e o RIG10, que fica no Porto do Rio Grande (RS). Os editais serão divulgados no Diário Oficial da União desta semana.

O primeiro processo de arrendamentos portuários estava previsto para ser realizado em maio deste ano, mas, em razão da situação de calamidade pública em que se encontrava o estado do Rio Grande do Sul, devido às fortes enchentes no estado, o certame precisou ser adiado.

De acordo com os editais, o valor total a ser investido nas cinco áreas é de 78,3 milhões. Todos os terminais serão arrendados no modelo simplificado com prazo de no máximo 10 anos sem possibilidade de prorrogação. Além de ampliar a atividade logística para o escoamento da produção agrícolas, os arrendamentos vão ampliar mais desenvolvimento econômico nas regiões portuárias, melhoria da infraestrutura dos terminais, além de abertura de novos postos de trabalho.

Características dos terminais

O REC08 é destinado à movimentação de grânéis sólidos vegetais, tendo como principais cargas o malte, o trilha e o milho. A expectativa é que sejam investidos cerca de R\$ 51 milhões no terminal.

O terminal REC09 tem como foco a movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral, e a estimativa de investimento é de R\$ 2,2 milhões. A área REC10 vai receber quase R\$ 3 milhões em investimentos para movimentar e armazenar grânéis sólidos e cargas gerais.

Por sua vez, o RDJ06, que armazena e movimenta granel líquido, prevê R\$ 22,1 milhões em investimentos. Para o RIG10 a expectativa é que sejam aportados R\$ 7

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 01/07/2024



Serra das Araras - BR-116/RJ - Foto: Marcio Ferreira/MT

A sustentabilidade e a preservação do meio ambiente ganham cada vez mais relevância em todas as esferas da sociedade, e o setor de transportes não fica para trás. Com uma visão inovadora e voltada para o futuro, o Ministério dos Transportes publicou, nesta segunda-feira (1) a portaria Nº 622/2024, no Diário Oficial da União (DOU). A novidade estabelece diretrizes de alocação de, no mínimo, 1% da receita bruta de contratos de concessões rodoviárias federais para o desenvolvimento de infraestrutura sustentável.

A portaria representa uma medida disruptiva, capaz de gerar transformação no planejamento e na implementação de estratégias que promovam a resiliência, adaptem a infraestrutura de transportes terrestres e criem uma relação cada vez mais consistente e integrada com as comunidades impactadas, afirmou Cloves Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes.

Nos novos projetos de concessões rodoviárias devem ser incluídas ações para alternativas sustentáveis de coleta e descarte de recursos, conservação da fauna e flora, incentivo à eficiência energética e uso de fontes de energia renováveis.

Quanto aos contratos vigentes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ficará responsável por realizar estudos técnicos para identificar áreas vulneráveis e mapear necessidades de ações para promover a adequação dos contratos.

O documento pode ser conferido aqui.

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-622-de-28-de-junho-de-2024-569046197>

Prevenção

Em paralelo à nova portaria, o Ministério dos Transportes divulga levantamento que identifica ameaças climáticas e principais vulnerabilidades no setor de transportes terrestres do Brasil. O estudo destaca medidas de adaptação necessárias para evitar tragédias, como a mais recente, ocorrida no Rio Grande do Sul.

De acordo com o documento, algumas catástrofes estão mais propensas a ocorrer devido às mudanças climáticas, tais como: deslizamentos, erosão, inundações e queimadas.

O levantamento indica riscos maiores de alagamento ou inundação em trechos das regiões Sul e Sudeste, além de rodovias litorâneas do Nordeste. No caso de deslizamentos de terra, que têm forte relação com o uso do solo, há pontos críticos nas rodovias do Pará, dos estados do Sul e do Nordeste, especialmente no litoral (BR-101).

Em relação às queimadas, os trechos rodoviários que apresentam os maiores riscos devido ao impacto direto das altas temperaturas estão localizados no interior, distribuídos por todas as regiões do Brasil.

Ferrovias

O setor de transporte ferroviário é o segundo mais utilizado no Brasil para o transporte de cargas, atrás apenas do transporte rodoviário. Atualmente, a malha ferroviária nacional chega a 30.660 quilômetros. O estudo identificou que o maior risco de erosão se encontra no Pará, Maranhão, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo. Quanto ao alagamento/inundação, todas as ferrovias apresentam um nível muito baixo ou baixo de risco, com exceção de alguns trechos no Pará e no Maranhão.

O estudo sugere algumas ações para minimizar catástrofes:

- Proibição do desenvolvimento (construção ou expansão) da infraestrutura em áreas de vulnerabilidade ambiental
- Realocação ou redesenho de estradas críticas localizadas em zonas de inundação
- Priorização de obras corretivas para os locais avaliados
- Incentivo à utilização de novas tecnologias, como sistemas de drenagem sustentáveis
- Melhoria na capacidade de previsão do tempo e implementação de sistemas de alerta precoce
- Substituição de trilho articulado por trilho soldado continuamente
- Instalação de proteção dura contra erosão (cascalho e pedra, blocos de concreto, gabiões e estacas de aço ou madeira)
- Desenvolvimento de túneis de drenagem embaixo de grandes estradas e rodovias
- Realização de plantio de vegetação ao longo das vias para diminuir a exposição das rodovias à inundação
- Aumento da limpeza e manutenção das estradas e rodovias e seus arredores

O documento pode ser conferido aqui.

https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/sustentabilidade/Sumario_Executivo_ADAPTAVIAS.pdf

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

Data: 01/07/2024

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

O GOVERNO LULA E A REGIONALIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

Editorial Portogente

A revolução digital tem trazido compradores e vendedores, de ao redor do mundo, aproximando-os.

Há uma evidente e antiga carência de planejamento estratégico moderno do Porto de Santos. Apesar do seu quadro técnico competente e tantas universidades ao seu redor, falta plano para promover o processo de desenvolvimento desse importante complexo portuário, baseado na visão de longo e curto prazos, respectivamente nos níveis estratégico e operacional. Conseqüentemente, prevalecem os interesses imediatos, de prazos curtos e funcionalidade, não raramente, de baixa qualidade, desproporcional com a evolução global do setor. Ante infraestrutura obsoleta e demandas sofisticadas num crescendo está posta uma pressão que dificulta alcançar cenários futuros competitivos, que já ocorrem nos principais portos do mundo.



Foto: Divulgação

Veja mais: Avistar um futuro para o Porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115977-avistar-um-futuro-para-o-porto-de-santos>

O improdutivo dessa grave situação resulta, principalmente, do processo de decisão anacrônico, que deve ser tratado com prioridade e regionalização dos portos

brasileiros. Um conceito ainda não bem percebido e que se traduz por evolução dos 45 primeiros portos do mundo. O seu primeiro passo, no Brasil, é a recente delegação de competência. Portanto, convém que essa modelagem seja uma das prioridades do governo Lula, para que o principal porto do hemisfério sul consiga atingir o futuro, ante as transições logísticas que ocorrem globalmente. Como diretriz estratégica, seja paradigma para uma reforma portuária nacional que faça história.



Veja mais: Regionalização do Porto de Santos por delegação de competência - Portogente
<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115713-regionalizacao-do-porto-de-santos-por-delegacao-de-competencia>

Este tema foi bandeira dos dois governos Fernando Henrique Cardoso (FHC). No final do segundo mandato, como ele divulgou em Santos, por ocasião da entrega do porta-aviões, NA São Paulo, à Mariinha do Brasil, foi manchete do principal jornal da cidade: “FHC vai regionalizar o Porto de Santos”. Segundo circulou no meio político, não ocorreu por imposição da vitória do presidente Lula. E que hoje, muito provavelmente, deve ter uma visão diferente e apoia a descentralização das decisões portuárias, como mostra a recente delegação.

Veja mais: Energia solar na neointustrialização do Brasil - Portogente
<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115965-energia-solar-na-neointustrializacao-do-brasil>

Essa decisão de regionalizar, hoje é distinta do que teria sido no governo Fernando Henrique. Pois, ela tem mais conformidade com a modernidade ágil da tecnologia, para produzir, movimentar e distribuir. Sem dúvida, o modelo atual, de gestão sem planejamento estratégico suficiente, expõe um processo de administração incompatível com a visão para construir o porto do futuro, focado em competitividade, com parâmetros avançados. Razão deste modelo de administração portuária ter sido implantado com gestão regionalizada, na Europa, desde os anos 80.

Veja mais: Navegue Simples para atrair investimentos - Portogente
<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115969-navegue-simples-para-atrair-investimentos>

Está posta luz sobre uma estruturação, tão importante e polêmica, operada por meio de um modelo político de gestão por demais controverso e distinto das melhores estratégias portuárias do mundo. Tudo isso aponta para que essa reforma deve abranger o papel efetivo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. De fato, o governo Lula ainda tem faixa política estreita para implantar, plenamente, a regionalização dos portos. Considerando que no futuro próximo, assim como foi na transposição do rio São Francisco, serão encaradas novas instituições e novas teorias, ideologias e problemas.

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

NOTA: Portogente abre espaço à reflexão necessária sobre a significação do modelo brasileiro de Autoridade Portuária. Os comentários iniciais podem ser postados abaixo.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 01/07/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR AÉREO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A assinatura de um memorando de entendimento entre a Copersucar e a Geo Biogás & Carbon, para desenvolver tecnologia de conversão de biogás em combustível de aviação sustentável (SAF), representa um marco importante na luta contra as mudanças climáticas e na busca por um futuro mais verde para o setor aéreo. Essa iniciativa demonstra o compromisso das empresas com a inovação e com a construção de um modelo de desenvolvimento mais sustentável.

A aviação, apesar de ser um setor crucial para a economia global, é um dos maiores emissores de gases de efeito estufa (GEE). O desenvolvimento do SAF surge como uma alternativa promissora para reduzir o impacto ambiental do setor, possibilitando uma transição energética gradual e segura.



O SAF, produzido a partir de fontes renováveis como o biogás, tem o potencial de reduzir as emissões de CO2 em até 90%, em comparação com o querosene convencional. Além disso, essa tecnologia oferece outros benefícios, como a diminuição da dependência de combustíveis fósseis e a geração de novos empregos.

A parceria entre a Copersucar e a Geo reúne expertise e recursos complementares para impulsionar o desenvolvimento do SAF no Brasil. A Copersucar, com sua vasta experiência no setor sucroenergético, fornecerá a matéria-prima necessária para a produção do biogás. Já a Geo, especialista em tecnologia de produção de biogás/biometano, contribuirá com o conhecimento técnico para a conversão do biogás em SAF.

A construção de uma planta piloto de demonstração comercial é um passo importante para testar a viabilidade da tecnologia em escala real e aprimorar os processos de produção. A previsão de início da operação em 2025 demonstra o compromisso das empresas com um desenvolvimento célere e eficiente da solução.

O Brasil possui um grande potencial para se tornar um importante produtor e exportador de SAF. O País conta com vastas áreas agricultáveis, expertise em produção de biocombustíveis e um ambiente regulatório favorável ao desenvolvimento de novas tecnologias. Nesse cenário, o investimento em pesquisa e desenvolvimento de soluções inovadoras como o SAF se mostra estratégico para garantir a competitividade da Nação no mercado global de combustíveis de aviação sustentável. Essa iniciativa também contribui para o posicionamento do Brasil como um líder na luta contra as mudanças climáticas e na construção de um futuro mais sustentável para o setor aéreo.

Também deve-se destacar a parceria entre a Copersucar e a Geo, um exemplo de como empresas podem trabalhar juntas para promover a descarbonização da economia e construir um futuro mais verde para todos. E essa ação servirá como um modelo para outras empresas do setor, impulsionando o desenvolvimento de novas tecnologias e soluções sustentáveis para o setor aéreo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

INVESTIMENTO EM SC 1

O Complexo Portuário da Babitonga, onde estão os portos de São Francisco do Sul e Itapoá, em Santa Catarina, passará por obras de alargamento e aprofundamento. As intervenções vão permitir que o acesso aquaviário aos terminais da região amplie sua profundidade dos atuais 14 para 16 metros, o que viabilizará a escala de navios com 366 metros de comprimento totalmente carregados. As melhorias, orçadas em R\$ 300 milhões, serão realizadas a partir de uma parceria entre o Governo de Santa Catarina e os dois portos.

INVESTIMENTOS EM SC 2

Para o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, as obras vão garantir que o estado mantenha seu papel de destaque na logística portuária. “Ela vai fazer com que o Porto Itapoá receba os maiores contêineres que navegam na costa brasileira. E, para o Porto de São Francisco, vai garantir uma maior segurança à navegação, assim como a possibilidade de ganhos de eficiência na movimentação de navios de grande calado, tanto graneleiros quanto de carga geral”, afirmou.

INVESTIMENTOS EM SC 3

Já o presidente do Porto Itapoá, Cássio José Schreiner, destacou o impacto positivo das intervenções na economia local. “A indústria que é muito forte em Santa Catarina precisa dessa estrutura para escoar a produção. Além disso, a areia que for dragada com a obra será usada no alargamento de faixa de areia”, explicou.

INVESTIMENTOS EM SC 4

Pela primeira vez no Brasil, toda a areia retirada da via de navegação, em uma obra de dragagem, será utilizada para o engordamento da faixa de areia de uma praia da região - no caso a de Itapoá, que tem enfrentado uma forte erosão nos últimos anos.

DEBATE NA CÂMARA

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados promoverá amanhã, dia 2, uma audiência pública sobre a concessão da Rodovia Presidente Dutra, do trevo das Margaridas até Seropédica, à empresa EcoRioMinas. O debate, proposto pelos deputados Bebeto (PP-RJ) e Juninho do Pneu (União-RJ), ocorrerá a partir das 10 horas, no plenário 11

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/07/2024

NACIONAL - RELATÓRIO APONTA QUE CHINA VAI AUMENTAR INVESTIMENTOS EM CARROS ELÉTRICOS

De acordo com o estudo, em média 56% das exportações do país asiático miram os mercados brasileiro e mexicano

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



O presidente Lula com representante da BYD do Brasil: somente neste ano pelo menos três grandes fabricantes chineses de veículos elétricos afirmaram que irão investir no país (Foto: Ricardo Stuckert/PR)

A ALTA EXPORTAÇÃO PARA PAÍSES EMERGENTES, QUE REPRESENTAM QUASE 60% DAS VENDAS PARA O EXTERIOR, SE OPÕE, CONTUDO, AO MERCADO DOMÉSTICO DA CHINA, QUE VÊ UMA QUEDA NA SUA CAPACIDADE INDUSTRIAL

Em relatório divulgado pela Allianz Research, departamento de análise da Allianz Trade, economistas apontam que o México e o Brasil são os principais destinos dos investimentos chineses em automóveis na América Latina. Em média, 56% das exportações chinesas são para estes países, neste ano.

A alta exportação para países emergentes, que representam quase 60% das vendas para o exterior, se opõe, contudo, ao mercado doméstico da China, que vê uma queda na sua capacidade industrial.

Segundo a análise, o aumento do investimento estrangeiro poderia transferir parte da capacidade de produção da China para o exterior, compartilhando conhecimento e tecnologia. Conseqüentemente, os chineses ganhariam capital adicional e ajudariam a desenvolver a capacidade de fabricação em outros países.

“Entre abril de 2023 e março de 2024, pelo menos 41 projetos chineses de fabricação e logística foram anunciados para o México (em comparação com menos de 20 no ano anterior) e pelo menos 39 para o Vietnã (em comparação com menos de 10 no ano anterior)”, diz o estudo.

A taxa de utilização da capacidade industrial chinesa caiu, no entanto, de 77,2% no 1º trimestre de 2021 para 73,6% no 1º trimestre de 2024, o nível mais baixo desde 2016 (desconsiderando o cenário provocado pela Covid-19). Para os economistas, um desequilíbrio cíclico está novamente em jogo com medidas de estímulo do lado da oferta e uma demanda doméstica ainda fraca.

Isso porque o mercado chinês está dando espaço aos seus exportadores para baixar ainda mais os preços. A intenção é manter ou expandir a participação no mercado externo: “O aumento do investimento externo poderia ser uma solução vantajosa para todos a fim de mitigar o superávit comercial, mas ele provavelmente enfrentará resistência geopolítica”, acreditam os autores do relatório.

Brasil

O superávit chinês, na realidade, deve aumentar ainda mais, com as economias emergentes totalizando mais que metade das exportações chinesas. O relatório especifica que esses mercados respondem por uma média de 55,6% das exportações chinesas entre 2015 e 2019 vs. 56,3% nos primeiros meses de 2024. Mais especificamente, no setor de veículos elétricos, são México e Brasil os principais destinos dos investimentos do país no setor de automóveis da América Latina.

Desde o início deste ano, pelo menos três grandes fabricantes chineses de veículos elétricos se comprometeram a investir no Brasil para aproveitar o pacote verde de US\$ 19 bilhões do Governo Federal, anunciado no final de dezembro de 2023. O programa nacional de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), sancionado na última quinta-feira (27), tem o objetivo de incentivar a indústria automotiva a produzir veículos mais sustentáveis, distribuindo os investimentos até 2028 com a meta de reduzir as emissões de carbono em 50% até 2030.

Já o investimento chinês no México cresceu principalmente como um movimento estratégico para contornar as tarifas e restrições dos EUA. No ano passado, 33 fornecedores chineses de automóveis foram registrados no México, 18 dos quais exportaram para os Estados Unidos.

Com uma guerra de preços cada vez mais acirrada no mercado doméstico corroendo a lucratividade dos fabricantes de veículos elétricos (VEs), a exploração de oportunidades no exterior se tornou uma prioridade para muitos.

“Como a Europa e os Estados Unidos, dois dos maiores mercados de veículos elétricos do mundo depois da China, estão impondo barreiras comerciais contra os VEs chineses, muitos fabricantes chineses estão voltando sua atenção para os países em desenvolvimento, especialmente no Sudeste Asiático e na América do Sul”, analisam os economistas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/07/2024

NACIONAL - EMPRESAS ASSINAM ACORDO PARA DESENVOLVER COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO SUSTENTÁVEL

Ideia é construir uma planta piloto de demonstração comercial, que deve começar a funcionar a partir de 2025

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



Alessandro Gardemann, CEO da Geo Biogás & Carbon, e Tomás Manzano, presidente da Copersucar: empresas vão construir uma planta piloto de demonstração comercial

COMO PARTE DA PARCERIA, AS EMPRESAS VÃO CONSTRUIR UMA PLANTA PILOTO DE DEMONSTRAÇÃO COMERCIAL COM PREVISÃO DE INÍCIO DA OPERAÇÃO EM 2025. A PLANTA AINDA ESTÁ SENDO ANALISADA, MAS A PRODUÇÃO SERÁ FEITA A PARTIR DO ESTADO DE SÃO PAULO, SEGUNDO A COPERSUCAR

A Copersucar e a Geo Biogás & Carbon anunciaram a assinatura de um memorando de entendimento com o objetivo de desenvolver tecnologia para conversão de biogás em combustível de aviação sustentável (SAF). Como parte da parceria, as empresas vão construir uma planta piloto de demonstração comercial com previsão de início da operação em 2025. A planta ainda está sendo analisada, mas a produção será feita a partir do estado de São Paulo, segundo a Copersucar.

Combinando a escala da Copersucar no setor sucroenergético com a experiência em tecnologia de produção de biogás/biometano da Geo, o acordo pretende viabilizar a produção de SAFem larga



escala no Brasil nos próximos anos, em uma nova rota de produção além do etanol (conhecida como alcohol-to-jet - ATJ).

O projeto para a produção de SAF a partir de biogás/ biometano empregará a rota gás-para-líquido (GTL) utilizando a tecnologia de Fischer Tropsch, processo químico para produção de hidrocarbonetos líquidos verdes a partir de gás de síntese.

“O SAF produzido a partir do biogás/biometano é um produto de alto valor agregado, baixa pegada de carbono e amplia ainda mais o uso da cana-de-açúcar como fonte de energia renovável. Essa parceria pode representar uma nova avenida de crescimento para o ecossistema Copersucar, alinhada à nossa estratégia de prover soluções em escala para a transição energética”, explica o presidente da Copersucar, Tomás Manzano.

O CEO da Geo, Alessandro Gardemann, diz que as rotas de produção de biogás a partir de resíduos orgânicos são importantes para posicionar o Brasil como produtor e exportador de combustíveis avançados com valor agregado. “Isso torna o País competitivo para descarbonizar tanto a matriz de transporte aéreo brasileira quanto mercados internacionais de alta exigência como o europeu. Nossa planta já irá nascer com as bases prontas para elevar de maneira rápida a produção ao nível de escala industrial”, conclui.

Produção em crescimento

O desenvolvimento SAF é um dos esforços para combater as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e combater as mudanças climáticas. De acordo com um estudo liderado pela Manchester Metropolitan University, a aviação é responsável pela emissão de cerca de 3,5% do CO₂ liberado na atmosfera. Com a previsão de expansão do mercado aéreo, essa taxa tende a aumentar nos próximos anos se medidas eficazes não forem adotadas.

Embora a utilização global ainda seja modesta, a produção está ganhando impulso. Segundo a IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo), a produção de SAF triplicou em 2022 em comparação com o ano anterior, alcançando cerca de 300 milhões de litros, embora ainda represente apenas 0,1% do total usado na aviação.

Atualmente, o querosene de aviação é o combustível mais utilizado em aeronaves - porém, ele é um combustível fóssil derivado do petróleo, não renovável e com reservas finitas.

O Combustível Sustentável de Aviação, também conhecido como biojet ou BioQAV (querosene verde), é produzido a partir de fontes renováveis e pode reduzir as emissões de CO₂ entre 70% e 90% em comparação com o querosene convencional. O SAF é um combustível “drop in”, ou seja, pode ser utilizado nos modelos de aeronaves existentes sem modificações significativas, facilitando sua implementação.

O SAF é produzido por meio de processos químicos que convertem fontes renováveis ou resíduos em um combustível equivalente ao querosene convencional. Ele pode ser produzido a partir de diversas matérias-primas, como biomassa, óleo de cozinha usado, resíduos urbanos, gases residuais e resíduos agrícolas.

No Brasil, plantas que contêm açúcares, resíduos agrícolas e óleos são potenciais matérias-primas para uso na aviação. Cana-de-açúcar, soja e eucalipto, com cadeias produtivas já consolidadas e rastreáveis, são candidatos naturais para iniciar uma indústria de SAF no país.

A introdução comercial do SAF tem ocorrido através da mistura com o querosene de aviação em várias proporções. A KLM, companhia aérea holandesa, adiciona 1% de SAF, feito de óleo de cozinha usado, no abastecimento de cada voo que sai do Aeroporto Schiphol de Amsterdã, com a meta de chegar a 10% até 2030. Atualmente, as tecnologias aprovadas permitem misturas de até 50%, mas pesquisas e testes estão sendo realizados para alcançar um combustível composto por 100% de SAF.

Em junho de 2022, a Embraer realizou um teste bem sucedido nos Estados Unidos com 100% de SAF, utilizando fontes de SPK de ésteres e ácidos graxos hidroprocessados (HEFA-SPK).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2024

REGIÃO NORDESTE - CODEBA FIRMA PARCERIA COM O ICLEI VOLTADA AO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Primeira ação junto ao Iclei deve ocorrer em julho, voltada a práticas sustentáveis nos atracadouros baianos

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



O complexo portuário da Bahia é formado pelos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, administrados pela Codeba, além de cinco Terminais de Uso Privado (TUPs)

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) filiou-se ao Iclei – Governos Locais pela Sustentabilidade, instituição voltada ao desenvolvimento urbano sustentável.

A parceria é voltada para conhecimento, recursos e práticas sustentáveis. As primeiras atividades, ainda não detalhadas pela Codeba, serão voltadas aos

atracadouros dos cais baianos. Uma visita de técnicos do Iclei aos portos da Bahia vai acontecer na primeira semana de julho.

O acordo foi celebrado no 3º Encontro Nacional do Iclei, realizado em São Paulo, junto aos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus.

“Há muito o que ser feito em conjunto com os especialistas do Iclei. Atualmente, somos a única autoridade portuária federal brasileira inserida na cadeia mundial que luta, incansavelmente, pelo desenvolvimento sustentável, com olhar aguçado para os efeitos dos gases de efeito estufa no planeta. Não podíamos ficar de fora. Queremos ser protagonistas da ação global para mitigar e minimizar as danosas consequências das mudanças climáticas, seguindo a rota do crescimento sustentável”, afirmou o diretor-presidente da Codeba, Antonio Gobbo.

Segundo ele, há um leque de ações a serem desenvolvidas nos atracadouros públicos vinculados à Companhia das Docas da Bahia e os trabalhos vão ser iniciados com a visita de especialistas da entidade aos atracadouros. O estado nordestino tem 1,1 mil quilômetros de costa litorânea, a mais extensa do país.

Ainda de acordo com Gobbo, o compromisso com a economia de baixo carbono, que se baseia na adoção de práticas socioambientais e de governança resilientes e eficazes, levou à assinatura do texto.

A instituição é uma organização global que conta com cerca de 2.500 governos locais e regionais comprometidos com o desenvolvimento urbano sustentável. Ativa em mais de 125 países, a rede influencia as políticas de sustentabilidade e impulsiona a ação local para o desenvolvimento de baixo carbono, baseado na natureza, equitativo, resiliente e circular.

A Companhia de Docas do Estado da Bahia foi um dos patrocinadores do congresso mundial do Iclei, que reuniu especialistas climáticos e de outros ramos ambientais de todas as partes do mundo.

De acordo com o diretor-presidente da Codeba, a sinergia foi completa e vai render bons frutos para os três portos baianos.

“Fico muito feliz em poder contribuir com essa mudança de paradigma nos atracadouros públicos baianos, que estão prestes a dar um passo importantíssimo rumo à descarbonização e à sustentabilidade. O setor marítimo tem grande potencial de crescimento e o estado será um dos grandes beneficiados do Brasil com a dinamização do modal de transporte de carga em total sintonia com a sustentabilidade”, explicou Gobbo.

Secretário-executivo do Iclei América do Sul desde 2016, o economista Rodrigo Perpétuo compartilha da expectativa de Antonio com a parceria estratégica da instituição com a Codeba e cita que a adesão à rede não poderia ter ocorrido em ocasião mais apropriada. “Destacamos várias tendências mundiais no congresso e uma delas estava relacionada às cidades costeiras, e mais especificamente à relação cidade-porto”, disse ele.

De acordo com Perpétuo, o propósito é apoiar os três portos no que se refere às suas ações climáticas e ESG. “Será uma oportunidade pioneira e inovadora, que poderá ser replicada em outros complexos portuários do Brasil e de outros países”, conclui.

O complexo portuário baiano é formado pelos portos públicos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, além de cinco Terminais de Uso Privado (TUPs). O conjunto integra o Sistema Portuário da Baía de Todos os Santos, formado pelo porto descontinuado Aratu-Candeias/Salvador, além dos TUPs da Petrobrás (Temadre e o Terminal de Gaseificação), Ford, Dow Química, Moinho Dias Branco e Gerdau (Usiba).

Individualmente, os três atracadouros estão entre os 10 mais movimentados do Nordeste. Pelo ranking de 2023 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Porto de Aratu-Candeias é o terceiro atracadouro público mais movimentado da região, com o total de 6.683.832 toneladas. O Porto de Salvador ocupa a quarta posição (4.677.084) e de Ilhéus, a décima (527.675).

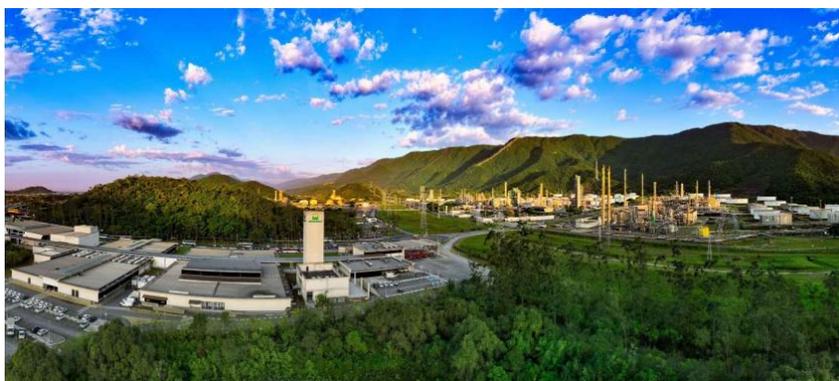
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2024

REGIÃO SUDESTE - REFINARIA DE CUBATÃO FAZ PARADA PROGRAMADA PARA MANUTENÇÃO

Segundo a Petrobras, serão investidos R\$ 500 milhões para aumentar a segurança e a eficiência da unidade

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



A Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, tem capacidade para processar 178 mil barris de óleo diariamente, produzindo principalmente diesel S-10, gasolina e gás de cozinha (Foto: Divulgação/Petrobras)

A Petrobras deu início no último sábado, dia 29, a uma parada de manutenção na Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), em

Cubatão, São Paulo. Segundo informações da estatal, o investimento nessa manutenção será de R\$ 500 milhões. O objetivo é garantir a integridade dos equipamentos, aumentar a segurança, otimizar a eficiência do processo produtivo e implementar novos projetos. A previsão é que os serviços se estendam por cerca de 70 dias.

“Esta parada contribuirá para preparar a Refinaria de Cubatão para o aumento de sua capacidade de produção, ao mesmo tempo em que atualizaremos tecnologias, permitindo ganhos em eficiência operacional e ambientais, em linha com o Plano Estratégico da Petrobras”, diz Fernando Tadeu de Castilho, gerente geral da unidade.

Durante este período, a Petrobras planeja realizar inspeções normativas, manutenções preventivas e a implementação de um projeto para aumentar a capacidade da unidade de destilação V, que processa 5.200 m³ de petróleo por dia. A destilação é um dos processos iniciais em uma refinaria, onde o petróleo é aquecido a altas temperaturas e, ao evaporar, se transforma em diversos subprodutos. A RPBC possui outras duas unidades de destilação além da mencionada.

A empresa afirma que a parada programada não deve impactar o abastecimento ao mercado. “A Petrobras faz um detalhado planejamento para que sejam garantidos estoques prévios. Durante o período em que parte da produção da RPBC estiver interrompida, a companhia atua de forma integrada com as áreas comercial e de logística possibilitando o atendimento aos nossos clientes”.

A Refinaria Presidente Bernardes tem capacidade para processar 178 mil barris de óleo diariamente, produzindo principalmente diesel S-10, gasolina A, gasolina Podium, gasolina de aviação e gás de cozinha. A maior parte dessa produção é destinada ao mercado da Grande São Paulo, com uma fração abastecendo também a Baixada Santista e as regiões Norte, Nordeste e Sul do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 01/07/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS RECEBE PRIMEIRO TREM DE NOVA LINHA DO METRÔ DE SP

Vinda da China, composição da Linha 17-Ouro será descarregada e passará por trâmites aduaneiros antes de seguir para a Capital

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O trem é formado por cinco carros com um total de 114 assentos e capacidade para 616 passageiros, incluindo assentos prioritários e áreas destinadas a pessoas com deficiência (Foto: Divulgação/Governo de SP)

O primeiro trem da Linha 17-Ouro do metrô de São Paulo desembarcou no Brasil na tarde do último sábado (29), após ser fabricado na China. A composição chegou a bordo do navio Kong Que Song, que atracou no Porto de Santos, no litoral paulista. A operação de descarga do trem foi programada para o domingo (30), seguida dos trâmites de liberação aduaneira, antes do transporte para a Capital.

Para levar o trem até São Paulo, será necessário superar a Serra do Mar com o auxílio de cinco carretas. Cada carreta transportará individualmente um dos carros do trem até o Pátio Água Espreada. A operação logística envolve uma coordenação especial de tráfego em horários específicos, visando minimizar os impactos nas rodovias e avenidas do percurso.

Uma vez no pátio na Capital, o trem será completamente montado, com a conexão entre os carros, e passará por uma série de testes rigorosos. Esses testes são essenciais para garantir a segurança e a certificação necessárias para a futura operação.

O trajeto marítimo do trem iniciou-se em 15 de maio, quando foi embarcado no Porto de Zhangjiagang, próximo a Xangai, na China. Esta composição é parte de um lote de 14 unidades encomendadas pelo Metrô junto à BYD, empresa responsável pela fabricação dos trens. A segunda unidade está prevista para chegar ao Brasil ainda este ano, com as demais entregas sendo realizadas ao longo de 2025, conforme o cronograma estabelecido.

Características

O trem, assim como os outros 13 que compõem o lote, é formado por cinco carros. Os carros de extremidade possuem 21 assentos cada, enquanto os intermediários têm 24 assentos, totalizando 114 assentos e capacidade para 616 passageiros, incluindo assentos prioritários e áreas destinadas a Pessoas com Deficiência (PCD).

O veículo possui 3,2 metros de largura, com os carros de extremidade medindo 13,5 metros cada e os intermediários, 10 metros de comprimento. A área de passagem entre os carros tem 0,95 metros de largura, resultando em um comprimento total de 60,8 metros para o trem.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 01/07/2024

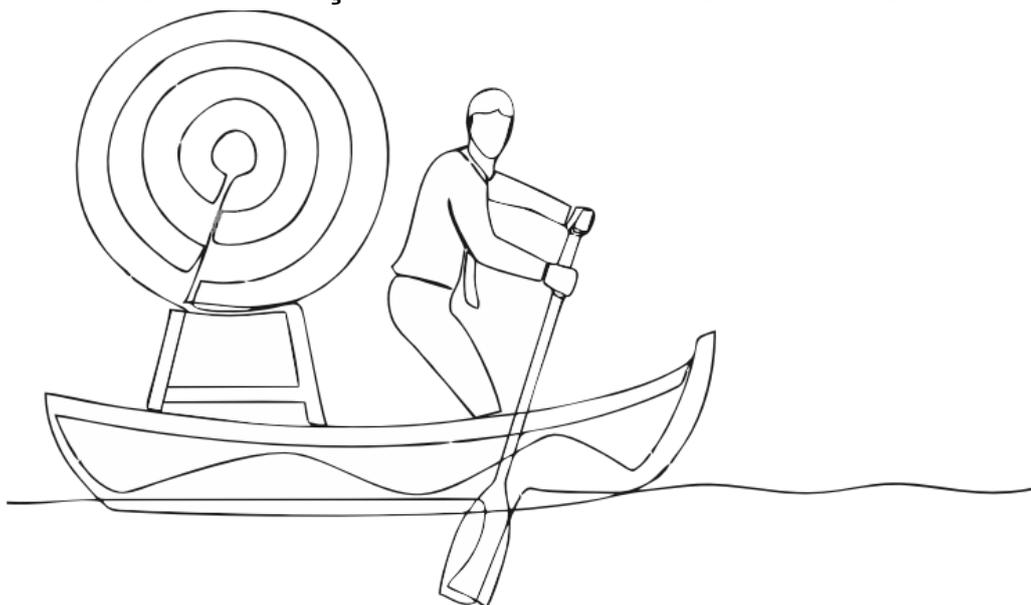


AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinio@portalbenews.com.br

OPINIÃO – ARTIGOS - NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA: DESAFIOS DA SECA DE 2024



A aproximação da seca de 2024 na Amazônia traz desafios para a navegação em seus rios. A água fica mais baixa e menos volumosa, comprometendo a segurança das embarcações. Em alguns lugares, as embarcações maiores não conseguem passar. Dois dos locais mais problemáticos de 2023 foram a Foz do Rio Madeira e a região do Tabocal, onde os navios maiores, com contêineres, que seguiriam para Manaus, ficaram retidos. Uma obra de dragagem emergencial custou cerca de R\$ 80 milhões e falhou em desobstruir a “hidrovia” – só a chuva resolveu o problema.

Mesmo não tendo dado certo, vamos fazer de novo. Há um plano para a dragagem da região por mais cinco anos. Será que isso é a melhor solução? O Plano de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA) e o Plano de Sinalização Náutica visam garantir a manutenção contínua da navegabilidade nos trechos estratégicos dos rios, incluindo do Rio Amazonas (de Manaus a Itacoatiara) e do Rio Solimões (de Coari a Codajás, Tabatinga a Benjamin Constant e Benjamin Constant a São Paulo de Olivença). Tudo isso por R\$ 100 milhões ao ano, por cinco anos. Em vez de nos preocuparmos se pagamos demais no ano passado ou se este projeto está barato, por que vamos repetir o que não funcionou?

Teria sido mais conveniente um estudo detido para avaliar qual a melhor solução de engenharia para manter uma faixa operacional acima de 12 metros de calado nas regiões mencionadas. Teria sido mais apropriado um grupo de estudo envolvendo o Serviço Geológico do Brasil (SGB), universidades, como a Universidade Federal do Pará (UFPA), a Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e a Universidade do Estado do Amazonas (UEA), liderados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), pois estas instituições possuem o conhecimento dos rios, do clima e das possíveis alternativas.

O Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA) possui especialistas em aquecimento global. Se a causa da seca foi o aquecimento global, teremos muito mais o que investigar nestes rios amazônicos. Acontece que a solução que está projetada, aparentemente, é repetir a dragagem ineficaz. Tomara que chova e que o rio não fique tão seco quanto no ano passado, pois poderemos ter o mesmo padrão de insucesso repetido e contratado por cinco anos. Ou será que ficaremos com a falsa impressão de que a dragagem foi útil?

Precisamos de soluções de longo prazo para os sistemas de transportes da Amazônia. Estamos em 2024 e insistimos em lidar com a Amazônia ignorando os que nela moram e as instituições locais, mesmo que sejam de estrutura federal ou estadual. Para ilustrar, no Laboratório de Meteorologia da UEA, existe um estudo muito preciso sobre o Rio Madeira que poderia ser expandido para todos os rios da Amazônia. Com seus modelos, em conjunto com o SGB, poderíamos ter a construção de previsões muito assertivas.

A região amazônica precisa de um Plano Sistêmico de Logística e Transportes, já que o Plano Nacional de Logística e Transportes não tem atendido satisfatoriamente à região. Enquanto isto não for feito, gastaremos recursos a esmo, como se sanassem os problemas estruturais. Está na hora de mudarmos a forma de lidar com a natureza, as instituições e as pessoas da Amazônia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - VOCÊ MERECE SER FELIZ?



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

“Viver e não ter a vergonha de ser feliz...”

O que é, o que é?, sucesso na voz de Gonzaguinha.

Espero que você nunca tenha passado pela situação que vou descrever. Nem de um lado, nem do outro.

Imagine a cena: Você chega a um edifício de bom padrão, passa pela recepção e fica com a impressão de que alguém está te observando. Deixa essa impressão de lado e dirige-se ao elevador. Aperta o botão e, a seu lado, você encontra Fulano de Tal, seu antigo colega de trabalho numa das empresas onde trabalhou. Um abraço rápido e você diz:

– Fulano, que alegria te encontrar! Quanto tempo ... Como vão as coisas?

– Indo ...

Percebendo certo constrangimento do ex-colega, você arrisca: – Estou subindo para visitar um cliente. Você trabalha no prédio?



– Não, estou indo a uma entrevista. A terceira nesta semana.

– Opa ... (pausa longa). Que bom. Boa sorte! Vai dar tudo certo.

O elevador chega, a porta se abre e aqueles minutos adicionais até o andar onde cada um descerá são de total silêncio. Nada de falar que sua vida profissional vai bem, que seu casamento de muitos anos continua firme e que seus filhos cresceram e se tornaram seres humanos melhores do que você.

Sua última fala: – Então, tá ... um abraço. Mande notícias.

Você vê Fulano saindo e fica, na boca, com o gosto amargo de estar bem e feliz.

Que coisa estranha! Estar feliz e ser bem sucedido lhe pareceu ser algo ruim. Será?

Perceba que estou tentando provocar uma reflexão profunda, embora fazendo uma análise rasa, de um assunto sério. Para simplificar, supus que Fulano está infeliz por estar desempregado, o que seria natural, e que estar bem profissionalmente e na vida pessoal seja suficiente para estar feliz. Sei que as medidas de felicidade e bem estar são muito mais complexas do que isso.

Digo isso não para “culpar” Fulano sobre seu atual mal estar. Muito menos justificar o amargor da sua boca. O que quero dizer é que provavelmente ambos estejam errados. Nem um, nem outro merecem esses sentimentos. Creio firmemente que não existe destino como algo pré fixado, do qual não conseguiremos fugir jamais, porque está escrito em pedra. Nossa condição atual é consequência das decisões que tomamos ao longo da vida. Aliás, nem mesmo as más decisões carregam culpa. Elas podem ser tomadas em um contexto do qual muitas vezes não podemos fugir.

E felicidade, convenhamos, não é um estado permanente. Todos temos dias bons para comemorar e ruins para enfrentar e vencer.

Então estou aceitando tudo o que nos acontece, como se a vida – boa ou ruim – fosse apenas fruto de uma sequência aleatória de decisões? Não!!

Quero convencê-lo de algumas coisas:

- 1) Nada de crucificar quem faz sucesso, como se sua vida fosse fácil todo o tempo e tudo lhe viesse quase de graça. Anos e anos de trabalho duro, as recompensas chegam e alguém diz: “Esse nasceu virado para Lua. Que sorte!”;
- 2) Recuse-se a tratar quem está em má situação como se fosse um fraco todo o tempo, de quem devemos, no máximo, ter pena. Nada disso. Talvez seja de uma chance, de um empurrão, que essa pessoa precisa. Vamos entender o que acontece e, se possível, ajudar. Se não, faça como dizia minha tia Edith: “Muito faz quem não atrapalha”;
- 3) Capriche nas decisões: lembre-se do que escrevemos lá em cima. Tudo que se faz – pequeno ou grande – carrega consequências. Há um texto que explica muito bem essa questão, conhecido como A Parábola dos Talentos (nome da moeda da época), que resumo e atualizo, assim:

Um poderoso empresário, antes de sair de férias, chamou três de seus executivos e “deu cinco talentos a um deles, ao outro, dois, e ao terceiro, apenas um, conforme sua capacidade”. Na volta, chamou-os novamente e perguntou o que haviam feito com os “talentos”: Os que haviam recebido cinco e dois trabalharam, dobraram a quantia e foram promovidos. O que havia recebido apenas um devolveu-o ao seu chefe, alegando que teve medo de arriscar-se e perder. Foi demitido.

Troque a figura de empresário por você mesmo, no comando de sua vida. A palavra “talento” entenda como as competências, habilidades e comportamentos que você possui. Trabalhe sobre eles, multiplique-os e colha os resultados das boas decisões.

As oportunidades aparecem para quem está atento a elas e preparado para aproveitá-las. E fazer sucesso.

CREIO FIRMEMENTE QUE NÃO EXISTE DESTINO COMO ALGO PRÉ FIXADO, DO QUAL NÃO CONSEGUIREMOS FUGIR JAMAIS, PORQUE ESTÁ ESCRITO EM PEDRA. NOSSA CONDIÇÃO ATUAL É CONSEQUÊNCIA DAS DECISÕES QUE TOMAMOS AO LONGO DA VIDA. ALIÁS, NEM MESMO AS MÁS DECISÕES CARREGAM CULPA. ELAS PODEM SER TOMADAS EM UM CONTEXTO DO QUAL MUITAS VEZES NÃO PODEMOS FUGIR

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 01/07/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

MILEI VEM AO BRASIL PARA EVENTO LIGADO A BOLSONARO E NÃO SE ENCONTRARÁ COM LULA

Por Victoria Isabel - 01/07/2024 13:59



O presidente da Argentina, Javier Milei, anunciou oficialmente nesta segunda-feira, 1º de julho, o cancelamento de sua participação na Cúpula do Mercosul, após um novo embate com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A Presidência argentina confirmou que Milei virá ao Brasil no próximo fim de semana para participar de um evento liderado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro. Durante sua estadia no país, Milei não terá um encontro com Lula.

A decisão de Milei foi comunicada pelo porta-voz da Casa Rosada, Manuel Adorni, que negou qualquer ligação entre a desistência de participar da reunião de chefes de Estado do Mercosul em Assunção, no Paraguai, e algum descontentamento com Lula. No entanto, Adorni afirmou que não está prevista nenhuma reunião entre os dois durante a visita de Milei ao Brasil.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 01/07/2024

GOVERNO LULA ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 2,8 BI PARA ESTRADAS BAIANAS

Por Matheus Souza - 01/07/2024 15:00 - Atualizado 01/07/2024

O Governo Federal oficializou, na manhã desta segunda-feira, 1º, um investimento de R\$ 2,8 bilhões para as estradas baianas. O anúncio foi feito pelo Ministro dos Transportes, Renan Filho, durante evento em Feira de Santana, cidade localizada cerca de 115,7 km de Salvador, com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

No discurso, o ministro citou a entrega 100% das obras da duplicação da BR-116, no lote 6, de Santa Bárbara até Feira e antecipou o início da continuidade da BR até o município de Serrinha.



“Essas obras se arrastaram durante muito tempo porque não haviam recursos, os governos não faziam os investimentos. Quando o senhor [Lula] voltou nós ampliamos os investimentos e entregamos essa obra pronta.[...] É uma obra muito importante e muito esperada por essa região”, declarou

Além disso, Renan Filho também anunciou a assinatura da ordem de serviço para a pavimentação da BR-030, que dá acesso à cidade de Maraú.

“Lá não tinha acesso por asfalto, temos que enfrentar lama no inverno e poeira no verão . O presidente vai assinar hoje, aqui, e vai autorizar as obras de pavimentação de 53 km que vão dar acesso à cidade de Maraú”, afirmou.

Ainda envolvendo a BR-030, mas saindo do sul em direção ao oeste baiano, o ministro também confirmou que outra obra será iniciada.

“Nós vamos assinar uma ordem de serviço para começar as obras que vão ligar a cidade de Cocos, no Oeste Baiano, até a cidade de Mambaí, no Estado de Goiás, são 194 Km de asfalto que o senhor está autorizando hoje. Essa obra vai aproximar Brasília em 200 km do litoral sul da Bahia, isso significa que o sujeito de Goiás, de Brasília ou de todo centro-oeste vai estar mais perto das praias baianas, vai vir para cá para passar a sua férias, para fortalecer o turismo e também essas obras vão ajudar muito o crescimento da produção da agricultura do oeste baiano, que é uma das que mais crescem no Brasil e com essa infraestrutura vai ajudar demais”, detalhou.

Ao todo, o ministro reforçou que o investimento para o setor encaminhado a Bahia será de R\$ 2,8 bilhões e ressaltou que no ano passado o Governo Federal já havia enviado R\$ 1 bilhão para as estruturas.

*Fonte: Bahia Econômica
Data: 01/07/2024*



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PROJETO NA CÂMARA QUER RESTAURAR COMPETÊNCIA DELIBERATIVA DOS CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA

Informações: IBL (01 de julho de 2024)

Tramita na Comissão de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 3564/2019, que restabelece a competência deliberativa ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP), revogada pela Lei 12.815/2013 (Nova Lei dos Portos).

Segundo o substitutivo apresentado pelo relator deputado Luiz Gastão (PSD/CE), o Conselho será instituído em cada porto organizado e somará a nova competência à função consultiva, já em vigor.

A autora da proposta é a deputada Rosana Valle (PSB/SP), membro da Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura (FRENLOGI).

O relator cita que a Nova Lei dos Portos, a partir da retirada do poder decisório dos Conselhos, fez com que “as decisões ficassem centralizadas em Brasília, no Poder Executivo federal. Essa mudança pode não ter impactado todos os portos, mas alguns não conseguiram continuar com seus desempenhos, pois o formato mais centralizado na tomada de decisões faz com que tudo fique mais burocrático de ser resolvido”.

Dentre as competências do CAP estarão alterações do regulamento de exploração do portos e no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto; ações para promover a racionalização e a



otimização do uso das instalações portuárias, fomentando as estratégias logísticas; medidas que visem estimular a competitividade e a concorrência; e a homologação do horário de funcionamento do porto.

Comporão os Conselhos representantes da classe empresarial; dos trabalhadores portuários, dos usuários dos serviços portuários; e do poder público federal, estadual e municipal.

Além da Comissão de Administração e Serviço Público, o PL também tramitará nas de Viação e Transporte e Constituição e Justiça antes de ser enviada para análise do Senado Federal.

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

Data: 01/07/2024

ANTT VAI REALIZAR AP SOBRE CHAMAMENTO PÚBLICO PARA AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO DE FERROVIAS

Informações: Agência Porto (01 de julho de 2024)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) abriu a Audiência Pública Nº 7/2024, com o objetivo de colher contribuições sobre as minutas de resolução, edital, contrato de autorização e caderno de obrigações, referentes ao desenvolvimento do projeto “Procedimento de Chamamento Público para identificação e seleção de interessados na obtenção de autorização para exploração de ferrovias”, constante do Eixo Temático 4, da Agenda Regulatória da ANTT para o biênio 2023-2024.

A sessão pública será realizada no dia 7 de agosto, das 15h às 18h, no auditório da sede da ANTT em Brasília (Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, CEP 70200-003). A sessão será transmitida, ao vivo, pelo Canal ANTT no Youtube.

O prazo para o envio de contribuições tem início no dia 8 de julho de 2024, às 9h, e vai até o dia 22 de agosto de 2024, às 18h.

Os documentos e as demais orientações referentes à Audiência Pública estarão disponíveis a partir do dia 1º de julho, no Sistema ParticipANTT. Informações e esclarecimentos adicionais poderão ser obtidos pelo e-mail ap007_2024@antt.gov.br.

Para obter mais informações sobre o procedimento de Audiência Pública, assista ao vídeo. Para entender como enviar suas contribuições, consulte o tutorial do Sistema ParticipANTT.

AVISO DA AUDIÊNCIA 7/2024

Local: Auditório da sede da ANTT em Brasília

Data: 7 de agosto de 2024 Horário: das 15h às 18h (horário de Brasília)

Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, CEP 70200-003, Brasília/DF

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

Data: 01/07/2024

PORTO SUDESTE OBTÉM CERTIFICAÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL

Informações: Guia Marítimo (01 de julho de 2024)

Com a aquisição da I-REC, o terminal portuário zera as emissões de Escopo 2 do ano de 2023

O Porto Sudeste, porto privado localizado na região de Itaguaí, conquistou recentemente o certificado I-REC (International REC Standard), que comprova o uso exclusivo de energia renovável em suas operações. A certificação, obtida por meio da Comerc Energia, destaca o compromisso da empresa com a sustentabilidade e a redução da pegada de carbono, atestando que 100% da energia consumida no terminal é proveniente de fontes renováveis.

“Nossa atuação como empresa é pautada pela responsabilidade socioambiental. Como todos os nossos equipamentos operacionais são elétricos, garantir que 100% da energia que utilizamos no

empreendimento é de fato limpa e renovável representa mais um avanço na nossa jornada de descarbonização e combate às mudanças climáticas”, explica Ulisses Oliveira, diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade do Porto Sudeste.

A aquisição dos I-RECs faz parte da estratégia climática do Porto Sudeste e do seu compromisso com a economia de baixo carbono. A iniciativa se soma a diversas ações já implementadas em busca das melhores práticas para mitigar impactos ambientais, especialmente aqueles diretamente relacionados às mudanças climáticas.

Com este investimento, o Porto Sudeste compensou 2.482 toneladas de emissões de CO₂, zerando as emissões de Escopo 2. “Acreditamos que, com mais essa iniciativa, mostramos que é possível manter o equilíbrio entre a atividade portuária e a preservação do meio ambiente”, afirmou Ulisses Oliveira. A empresa tem como meta reduzir em 50,4% as emissões de gases de efeito estufa (GEE) dos escopos 1 e 2 até 2033, tomando como base o ano de 2021.

O International REC Standard (I-REC) é um sistema global que facilita o comércio de certificados de energia renovável, servindo como uma garantia de origem da energia consumida por uma empresa. Este sistema atesta que a energia adquirida é proveniente de fontes renováveis específicas, como eólica, solar, hídrica e biomassa, todas com emissão de carbono zero.

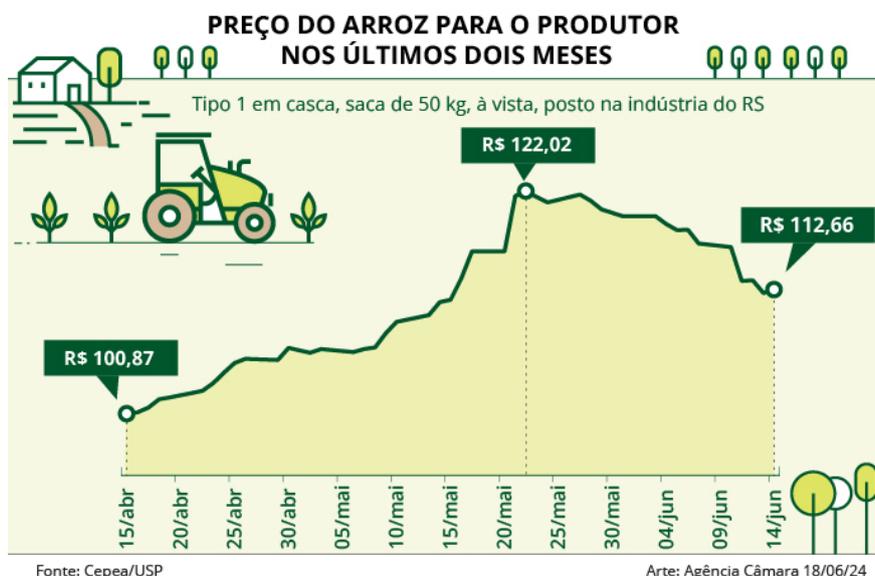
A certificação é essencial para a contabilização de emissões do escopo 2, seguindo os mais rigorosos padrões internacionais. Cada I-REC equivale a 1 MWh de energia renovável, utilizado para neutralizar as emissões de gases de efeito estufa provenientes do consumo de energia elétrica. A cada MW médio de energia elétrica consumido, estima-se a emissão de 540 toneladas de CO₂.

A certificação I-REC reforça a posição do Porto Sudeste como um líder em práticas sustentáveis na indústria portuária. O uso exclusivo de energia renovável em suas operações não apenas diminui a pegada de carbono da empresa, mas também serve como um modelo para outras empresas do setor.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 01/07/2024

COMISSÃO OUVE MINISTRO PAULO PIMENTA SOBRE IMPORTAÇÃO DE ARROZ

Informações: Agência Câmara de Notícias (01 de julho de 2024)



O governo resolveu importar arroz depois que o Rio Grande do Sul, grande produtor do grão, sofreu enchentes neste ano – Imagem: Agência Câmara de Notícias



A Comissão de Agricultura da Câmara dos Deputados discute na próxima quarta-feira (3) com o ministro da secretaria criada para apoiar a reconstrução do Rio Grande do Sul, Paulo Pimenta, a proposta do governo de importar arroz.

O debate atende a pedido do deputado José Medeiros (PL-MT) e será realizado às 10 horas, no plenário 6.

Veja a pauta <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/73634>

O Rio Grande do Sul responde por cerca de 70% da produção nacional de arroz. Como as chuvas e enchentes afetaram as lavouras, os estoques locais e a logística de distribuição, o governo federal decidiu facilitar a importação desse produto.

O governo Lula anunciou a importação de até 1 milhão de toneladas. No entanto, um leilão inicial para comprar 263,3 mil toneladas foi cancelado porque as empresas vencedoras não comprovaram capacidade técnica. Novo leilão deverá ocorrer sob outras regras.

A decisão de importar o arroz recebeu críticas de vários parlamentares, entre eles José Medeiros. “Ao invés de estimular e financiar os produtores brasileiros, em especial a reconstrução do Rio Grande do Sul, que tem os maiores produtores de arroz do País, as medidas propostas vêm para destruir o Estado e a produção de arroz nacional”, reclamou o deputado.

No mês passado, o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, foi ouvido na comissão e voltou a defender a compra do arroz importado.

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

Data: 01/07/2024

SUZANO: EX-RUMO, NOVO CEO ASSUME O CARGO

Informações: Moneytimes (01 de julho de 2024)

Nesta segunda-feira (1), João Alberto Fernandez de Abreu assume como CEO da Suzano (SUZB3) no lugar de Walter Schalka, conforme comunicado pela companhia em 28 de fevereiro. De 2 de abril até 28 de junho, Schalka e Fernandez conduziram de forma conjunta o processo de sucessão.

Fernandez possui 30 anos de carreira, dos quais 18 anos na Shell onde ocupou diversas posições no Brasil, Inglaterra e Argentina, 7 anos na Raízen (RAIZ4) como Diretor de Energia e como Vice-presidente do Negócio Etanol, Açúcar e Energia e 5 anos como CEO da Rumo.

O novo CEO é engenheiro de formação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, tem MBA pela Fundação Dom Cabral e cursos executivos em universidades como IMD e Wharton.

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

Data: 01/07/2024

PRIMEIRO TREM DA LINHA 17-OURO CHEGA AO PORTO DE SANTOS

Informações: Santaportal (01 de julho de 2024)

O primeiro trem da Linha 17-Ouro chegou ao Brasil na tarde deste sábado (29), vindo da China, onde foi fabricado. O navio “Kong Que Song” atracou no Porto de Santos, trazendo a composição que será retirada da embarcação no domingo (30) e passará pelos procedimentos de liberação aduaneira antes de ser transportada até a Capital.

Os passos seguintes compreendem a subida da serra do litoral paulista, por meio de cinco carretas, que transportarão individualmente cada um dos carros do trem até o Pátio Água Espreada. A logística envolve apoio de tráfego especial em horários específicos, de forma a reduzir os impactos no tráfego das rodovias e avenidas do trajeto.



Já no Pátio na Capital, o veículo será montado por completo, incluindo a passagem entre carros e passará pelo protocolo de testes que vão garantir o certificado de segurança e liberação para a operação.

O transporte marítimo do trem desde a China foi iniciado em 15 de maio, com o embarque no navio no Porto de Zhangjiagang, na região de Xangai.

Esse trem faz parte de um lote de 14 unidades encomendadas pelo Metrô junto à BYD, que fabrica as composições na China. A segunda unidade chegará ao Brasil ainda este ano e os demais serão entregues ao longo de 2025, de acordo com o cronograma estabelecido.

Características do Trem

O primeiro trem, assim como as demais 13 composições, foi projetado exclusivamente para atender ao projeto da Linha 17-Ouro, com o modo de operação automática (UTO), utilizando tecnologia de Sistema de Controle de Monitoramento de Trens (TCMS) e sistema de sinalização CBTC, que, por meio de comunicação via rádio digital, forma blocos móveis entre os trens, permitindo maior aproximação entre eles e a redução do intervalo de circulação.

Cada composição é formada por cinco carros, sendo que os de extremidade contam com 21 assentos cada e os intermediários têm 24 assentos cada, totalizando 114 assentos e capacidade total para 616 passageiros, incluindo assentos prioritários e áreas para Pessoas com Deficiência (PCD). O trem possui passagem livre entre os carros, sistema de ar-condicionado, iluminação LED, câmeras de vigilância, sistema de detecção e combate a incêndio, sistema de comunicação audiovisual aos passageiros, com mapa de linha dinâmico e intercomunicador para contato ao Centro de Controle Operacional (CCO).

O veículo mede 3,2 metros de largura, sendo que os carros de extremidade possuem 13,5 metros cada e os intermediários medem 10 metros de comprimento, além da área de passagem de 0,95 metros, totalizando 60,8 metros de comprimento. Cada carro possui quatro portas – duas em cada lado – medindo 1,6 metro de largura que respeitam as normas e critérios de acessibilidade. As paredes laterais estão equipadas com janelas panorâmicas, proporcionando excelente visualização do entorno do trajeto e janelas tipo basculantes, que podem ser abertas caso necessário, garantindo ventilação de emergência para os passageiros.

O monotrilho opera sobre vigas de concreto de 800mm de largura e possui dois truques por carro, sendo cada um equipado com um motor de tração, duas rodas de carga, quatro rodas guia e duas rodas estabilizadoras. Sua tração é feita por alimentação elétrica, com uma tensão nominal de 750 Vcc, com velocidade operacional de até 80 km/h.

Outro diferencial do trem são as baterias de tração, que funcionam como fonte de energia reserva para o veículo, garantindo assim que ele chegue à próxima estação, mesmo que haja interrupção no fornecimento de energia, proporcionando mais segurança ao passageiro em caso de emergência operacional.

Implantação da Linha 17-Ouro

O Metrô retomou a construção da Linha 17-Ouro em setembro do ano passado e vem avançando nas obras com mais de mil pessoas envolvidas. Neste ano, a empresa concluiu o lançamento de vigas da via de operação comercial e há atividades de fabricação das vigas do Pátio, além da montagem dos aparelhos de mudança de via neste local.

Também são feitos os acabamentos e ajustes das estações, bem como a fabricação e instalação das estruturas metálicas, passarelas e esquadrias para fechamento. Em paralelo, ocorrem as atividades para a implantação de sistemas, com a colocação de dutos e cabeamento de alimentação elétrica, assim como o uso de um carrinho que percorre as vias para a instalação dos trilhos de captação de energia.



A meta é concluir a obra bruta até o final de 2025, permitindo o avanço da instalação de sistemas para a abertura da linha em 2026, que vai ligar o Aeroporto de Congonhas à rede de transporte sobre trilhos e beneficiar a 100 mil pessoas diariamente.

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

Data: 01/07/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO ESTUDA TRIBUTAR RENDIMENTOS DE FUNDOS DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO

Mecanismo permitiria que fundos acumulassem créditos tributários na aquisição de imóveis, por exemplo

Por Thaís Barcellos e Geralda Doca — Brasília

O governo federal estuda incluir a tributação do rendimento de Fundos de Investimento Imobiliário (FII) e de Fundos de Investimento em Cadeias Agroindustriais (Fiagros) no âmbito da regulamentação da reforma tributária.

O mecanismo em avaliação permitiria que os fundos acumulassem créditos tributários na aquisição de imóveis, por exemplo, e pudessem transferi-los para os locatários, segundo uma fonte a par do assunto.

Os créditos acumulados seriam referentes à incidência da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), parte federal do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) criado pela reforma, e do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), parte dos estados e municípios.

A isenção de Imposto de Renda na distribuição dos dividendos para pessoa física seria mantida. A informação sobre a taxação em estudo foi revelada pelo jornal Valor Econômico e confirmada pelo GLOBO.

Questionados sobre o assunto, deputados que participam do grupo de trabalho que analisa a regulamentação da reforma disseram que não há nada sobre a tributação de FIIs e Fiagros nos textos. Os integrantes do GT se reuniram com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, nesta segunda-feira, para fechar a data da apresentação do parecer no dia 03 de julho e a votação na próxima semana no plenário da Câmara dos Deputados.

O deputado Reginaldo Lopes (PT-MG) disse que o relatório do projeto de regulamentação da reforma tributária não prevê taxação de fundos imobiliários.

— Não haverá tributação de capital de fundos. Não haverá taxação sobre capital. O setor da construção civil, quando faz um empreendimento, paga. Vamos estudar como isso vai ficar. Mas é certo que fundos não serão tributados --- disse Lopes, após a reunião com Haddad.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: DEPUTADOS SE REÚNEM COM HADDAD E PREVEEM VOTAÇÃO DE TEXTO NA SEMANA QUE VEM

Ajustes finais do relatório serão discutidos na quarta-feira com líderes e texto deverá ser publicado na quinta-feira

Por Geralda Doca — Brasília

Após reunião com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, parlamentares que integram o grupo de trabalho que analisa o projeto que regulamenta a reforma tributária disseram que a proposta será aprovada na próxima semana. O relatório será discutido com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP) e líderes dos partidos na quarta-feira e publicado na quinta-feira, quando haverá uma coletiva à imprensa.

---A gente está saindo daqui muito animado. Está sendo construído um entendimento em torno do relatório. Será um texto harmônico e a gente vai conseguir avançar, aprovando na Câmara dos Deputados--- disse o deputado Augusto Coutinho(Republicanos-PE).

Segundo o deputado Claudio Cajado (PL-BA), foi levado ao ministro o prazo de apresentação do relatório e o alinhamento de questões mais técnicas do texto, como cesta básica e cashback. A preocupação nesse momento é construir um texto que não gere judicialização, disse..

A demandas políticas, destacou, ainda não foram analisadas, o que poderá ocorrer até momentos antes da votação pelo plenário.

---Com a publicação do relatório na quinta-feira, o projeto irá possivelmente para o plenário na semana que vem-- disse Cajado.

Segundo os deputados, está praticamente certo que proteínas (carnes) serão incluídas na cesta básica com alíquota zerada. Para evitar pressionar a alíquota padrão, os parlamentares deverão incluir as apostas no imposto seletivo.

Além dos parlamentares, participaram da reunião com Haddad, o ministro da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, o secretário da reforma, da Fazenda, , Bernard Appy e representantes da Receita Federal.

Padilha reforçou que o grupo de trabalho se comprometeu a apresentar o relatório no dia 03 de julho e que o governo está confiante no avanço da proposta na Câmara dos Deputados:

--Estamos muito confiantes em que a Câmara dos Deputados vai dedicar nos próximos dia a concluir a votação da regulamentação da reforma tributária ainda neste semestre legislativo (que se encerra em 17 de julho -- disse Padilha.

Segundo ele, um dos pedidos da equipe econômica aos integrantes do grupo de trabalho é que não haja aumento da carga tributária.

-- O diálogo que está sendo feito no Congresso Nacional é não signifique aumento de carga tributária, da média dos dois impostos que estão sendo criados e que unificam os demais os impostos federais estaduais e municipais -- mencionou o ministro.

Escala do dólar

Ao ser indagado sobre o pessimismo do mercado em relação à condução da política econômica e incertezas sobre as regras fiscais, Padilha disse que se trata de "especulação".

-- Posso reafirmar o compromisso do governo com o arcabouço fiscal. Esse governo vai cumprir aquilo que está previsto no arcabouço, que está estabelece uma regra muito clara para os atores econômico sobre quais são os compromissos fiscais. O resto é especulação. Quem fica especulando sobre qualquer irresponsabilidade fiscal do governo vai errar.

Ele afirmou que o governo vai reafirmar o compromisso com o arcabouço ao enviar ao Congresso Nacional , em agosto, o Orçamento de 2025.

-- Mais uma vez, vamos reafirmar o compromisso de não ter um crescimento da despesa além do que está estabelecido no arcabouço fiscal.

Ele disse ainda que o governo via seguir "na toada" e revisão do gasto público, com combate às fraudes e pente fino em benefícios.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2024

LULA CRITICA CAMPOS NETO E DIZ QUE COMANDANTE DO BANCO CENTRAL PRECISA SER INDICADO PELO PRESIDENTE

Presidente voltou a criticar a gestão do Banco Central e a decisão de manter a taxa básica de juros a 10,5% ao ano

Por Bernardo Lima e Karolini Bandeira — Brasília



Presidente Lula no Palácio do Planalto — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva voltou a criticar nesta segunda-feira a gestão do atual presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, à frente da autoridade financeira. Segundo Lula, "não é correto" governar o país com um presidente do BC indicado por outro presidente.

Em entrevista à rádio Princesa, da Bahia, Lula afirmou que o correto é que o atual presidente da República indique quem vai comandar a autoridade financeira durante o seu mandato.

— Eu estou há dois anos governando com o presidente do Banco Central indicado pelo Bolsonaro. Ou seja, não é correto isso. O correto é que o presidente entre e indique o presidente do BC. Se não der certo, ele tira. Como o Fernando Henrique tirou três.

A lei define que o presidente do Banco Central terá mandato de quatro anos não coincidente com o do presidente da República.

Nesta segunda-feira, Lula também voltou a criticar a decisão do Banco Central de manter a taxa básica de juros (Selic), em 10,5% ao ano e classificou a medida como "exagerada".

— Quem quer o banco central autônomo é o mercado. Eu tive um Banco Central independente, o Meirelles ficou 8 anos no Banco Central no meu governo, sem que o presidente se metesse. O que você não pode é ter um Banco Central que não está combinando com o que é o desejo da população. Não precisamos ter política de juros alto nesse momento. A taxa selic de 10,5% está exagerada. A inflação está controlada.

Em sua última reunião, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) decidiu manter a taxa básica de juros (Selic) em 10,50% ao ano, após sete cortes consecutivos iniciados em agosto do ano passado, quando a taxa estava em 13,75%. A decisão interrompe o ciclo de queda a contragosto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Nas últimas semanas, Lula visitou São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Ceará, Maranhão e Piauí. Ainda nesta semana, a previsão é que o presidente passe por Pernambuco e Goiás.

Em duas semanas, o petista concedeu sete entrevistas a mídias de diferentes estados. As conversas foram marcadas por críticas ao presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, e a taxa básica de juros em 10,5% ao ano.

Desvinculação do salário mínimo

Na entrevista, Lula também afirmou que não desvinculará benefícios do salário mínimo. Segundo o presidente, não se deve fazer reajuste "em cima do mínimo".

— Eu não faço isso porque não é correto do ponto de vista econômico, político e humanitário tentar jogar a culpa de qualquer ajuste que você quer fazer em cima do mínimo. O mínimo é aquilo que está estabelecido por lei (...) para que a gente garanta ao trabalhador aquilo que é necessário para comer (...) Primeiro temos a obrigação de recolocar a inflação. Depois nós decidimos que quando a economia cresce, é preciso que o resultado desse crescimento seja distribuído com o povo — afirmou o presidente.

Em entrevista à Rádio Itatiaia na semana passada, o presidente também afirmou que o governo trabalha em um 'pente-fino' de cadastros de benefícios para reduzir os gastos, de modo a excluir quem está recebendo o benefício, mas não tem o direito.

Conforme O GLOBO mostrou, o governo prevê economizar entre R\$ 20 bilhões e R\$ 30 bilhões com a revisão de cadastros de benefícios no ano que vem. Os recursos são necessários para alcançar a meta fiscal de 2025, que prevê resultado zero, e já devem constar do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), a ser enviado ao Congresso até 31 de agosto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2024

EM CARTA A LULA, MONTADORAS FALAM EM ENTRADA "DESCONTROLADA" DE CARROS CHINESES E PEDEM BARREIRAS À IMPORTAÇÃO

Anfavea diz que há "avanço contumaz" das importações e quer alíquota máxima de imposto de importação e cotas para entrada de carros elétricos

Por Renata Agostini — Brasília

As fabricantes de carros com operação no Brasil estão em campanha contra o que chamam de "afluência descontrolada" de carros chineses no país. Em ofício enviado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ao qual o GLOBO teve acesso, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) diz que há um "avanço contumaz" das importações de carros. A China, argumenta a entidade, é a força motriz para o movimento, que coloca em risco investimentos de R\$ 130 bilhões já anunciados pelas montadoras.

A carta faz parte de uma ofensiva das empresas para sensibilizar o governo federal a aplicar medidas para barrar os importados, mais especificamente os elétricos chineses, que hoje contam com vantagens tributárias.

Segundo a Anfavea, ainda que o mercado brasileiro de veículos leves tenha crescido nos primeiros cinco meses do ano, a enxurrada de importações vem minando a recuperação das fabricantes nacionais. Dados da associação apontam para a alta de mais de 500% nas importações, com os chineses representando 82% do volume total.

Diante disso, a entidade pede que o governo haja em duas frentes. De um lado, estabeleça o "aumento imediato" do imposto de importação para 35% para todos os veículos. De outro, defina uma cota de importação por empresa, no volume médio de 4.800 veículos por ano.

Pela política automotiva atual, o imposto de importação para carros elétricos sobe nesta segunda-feira para 18% e irá crescer gradualmente, chegando a 35% somente em 2026, quando esses veículos irão se igualar aos importados com motor à combustão. O objetivo da Anfavea, contudo, é que a alíquota máxima já possa estar em vigor neste mês.

As montadoras dizem que não se opunham à alta gradual, mas o cenário mudou. No ofício a Lula, a entidade lembra que, neste momento, Europa e Estados Unidos estão sobretaxando carros chineses. Diante disso, as montadoras asiáticas estão em busca de mercados para desaguar seu excesso de

produção. Sem barreiras à entrada aqui, o Brasil se torna um dos alvos preferenciais, distorcendo a concorrência.

Além disso, enquanto os chineses inundam o mercado brasileiro, as exportações das fabricantes nacionais caíram significativamente

O presidente da Anfavea, Márcio Lima Leite, negou que o pedido da Anfavea ao governo seja uma forma de compensar as montadoras por sua perda de competitividade lá fora. Segundo ele, ainda que as fabricantes tenham perdido participação em alguns países, os dados apontam para o encolhimento dos principais mercados compradores dos carros produzidos aqui, caso de Argentina, México e Chile.

Para Leite, o que está em jogo é a manutenção dos investimentos no Brasil.

– Não estamos diante de uma estratégia de marca ou de uma briga contra as chinesas. Todas as empresas que fabricam aqui possuem unidades na China. A nossa estratégia é de defesa da produção local – disse o executivo, que é vice-presidente da Stellantis, dona de marcas como Fiat, Jeep, Peugeot e Citroen.

Procuradas, as chinesas GWM e a BYD não quiseram comentar.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 01/07/2024

CONTA DE LUZ FICA MAIS CARA A PARTIR DE HOJE; ENTENDA

Bandeira amarela, que cria cobrança extra, é acionada em julho, após dois anos sem sobretaxa na tarifa. Cenário de chuvas menos intensas e inverno mais quente ampliou o uso de termelétricas

Por Vinicius Neder — Rio



Pressão nas tarifas: bandeira amarela pode elevar inflação pelo IPCA a 4,2% este ano — Foto:

Depois de mais de dois anos de alívio na conta de luz, a tarifa de energia elétrica voltará a ter sobretaxa a partir desta segunda-feira. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) determinou, na última sexta-feira, a volta da sobretaxa da bandeira amarela.

A cobrança é introduzida sempre que há mais acionamento das usinas termelétricas, que têm custo maior do que as hidrelétricas. E reflete a previsão de chuvas

Qual vai ser o valor da taxa extra na conta de luz?

Com isso, haverá uma cobrança extra de R\$ 1,885 a cada 100 kW/h de consumo de energia. Esse valor é um pouco menor do que era praticado antes - em março, a Aneel reduziu essa sobretaxa em 37%.

A medida, que já estava no radar de economistas, é mais uma fonte de pressão sobre a inflação deste ano. Andréa Angelo, estrategista de inflação da Warren Investimentos, estima que uma cobrança acional na conta de luz pode levar o IPCA a fechar em 4,2% este ano, contra uma previsão anterior de 4%.

Quando foi a última vez que houve cobrança extra na conta de luz?

A última vez em que houve cobrança extra na conta de luz foi em abril de 2022 – foram 26 meses de bandeira verde, sem valores extra.

Por que conta de luz vai ficar mais cara?

A Aneel citou a “previsão de chuvas abaixo da média até o final do ano” para justificar a adoção da bandeira amarela. Segundo a agência reguladora, apesar das enchentes que assolaram o Rio Grande do Sul, no país como um todo, as chuvas poderão ficar 50% abaixo da média histórica.

“Esse cenário de escassez de chuvas, somado ao inverno com temperaturas superiores à média histórica do período, faz com que as termelétricas, com energia mais cara que hidrelétricas, passem a operar mais”, diz uma nota divulgada pela Aneel.

O que é a bandeira amarela na conta de luz?

A Aneel introduziu o sistema de bandeiras tarifárias em 2015 – a verde não tem qualquer taxa extra, a amarela tem uma taxa intermediária e a vermelha, a cobrança mais elevada. O objetivo é repassar, de forma mais rápida, as variações do custo de geração. Além disso, segundo a agência, o sistema sinaliza aos consumidores esse preço de geração, induzindo que as famílias procurem economizar o uso da eletricidade nos momentos de custo mais elevado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 01/07/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘O GOVERNO LULA É MOVIDO POR IDEOLOGIA, TEM ALERGIA AO MERCADO’, DIZ CASTELLO BRANCO

Para o ex-presidente da Petrobras, o governo “só quer expandir presença do Estado na economia, sem qualquer preocupação com custos e aumento da produtividade”

Por José Fucs



Entrevista com

Roberto Castello Branco - Economista, ex-presidente da Petrobras e ex-diretor da Vale e do Banco Central

O economista Roberto Castello Branco, ex-presidente da Petrobras e ex-diretor do Banco Central e da Vale, não tem ilusões em relação ao governo Lula. Segundo ele, a deterioração da situação fiscal e dos resultados das empresas estatais não será revertida na atual gestão. Ao contrário. Vai se acentuar.

“O governo acredita firmemente que o importante é aumentar os gastos públicos. Isso provoca problemas no curto prazo, gera incertezas e acaba levando à manutenção de uma taxa real de juros elevada”, afirma. “(A gestão das estatais) está muito ruim. Agora, os números ainda não refletem completamente o que está sendo implementado. É o início de um processo. No futuro, vai ficar pior.”



Um dos integrantes do grupo dos chamados “Chicago oldies”, que reúne os primeiros economistas do País formados na Universidade de Chicago recrutados pelo ex-ministro Paulo Guedes para o governo Bolsonaro, Castello Branco diz também que o governo Lula é “movido ideologicamente” e “não tem qualquer preocupação com custos e com o aumento da produtividade”.

Castello Branco afirma que a gestão das estatais deixou, em grande parte, de ser profissional Foto: Wilton Júnior/Estadão

Nesta entrevista ao Estadão, Castello Branco fala ainda que a nova presidente da Petrobras, Magda Chambriard, “segue a cartilha determinada pela ideologia do governo” e que a tentativa de o presidente Luiz Inácio Lula da Silva de indicar o ex-ministro da Fazenda Guido Mantega para a presidência da Vale, que foi privatizada em 1997, “é uma uma determinação intervencionista para justificar qualquer ação do governo na economia”. Confira a seguir os principais trechos da entrevista.

“O governo está ficando cada vez mais gordo”

De forma geral, como o sr. está vendo a economia no governo Lula?

O ambiente está meio conturbado. Eles insistem na ideia de elevar a arrecadação. Aumentam a despesa e depois elevam a arrecadação, para tentar cobrir o aumento dos gastos. Isso amplia o peso do Estado na economia. O governo fica cada vez maior, mais gordo. O (ministro da Fazenda Fernando) Haddad, que é o homem do Lula, que foi o candidato à Presidência na ausência do Lula em 2018, fica colocando o tempo todo a culpa por todos os problemas nos outros. A última dele foi querer culpar o Congresso pelos males fiscais do País, porque o Legislativo devolveu uma Medida Provisória do governo que propunha um aumento da tributação no PIS/Cofins (Programa de Integração Social/Contribuição para o financiamento da Seguridade Social) das empresas, sem qualquer discussão prévia com os parlamentares e os empresários. Isso não se faz.

Em relação à gestão das estatais, qual a sua avaliação?

Está muito ruim. Mas já era de se esperar. É um governo populista, que só quer expandir a presença do Estado na economia, empregar mais pessoas, pagar melhores salários para os funcionários das estatais, que já ganham bem mais do que os trabalhadores do setor privado, e realizar maus investimentos, como já vimos no passado. É um governo que não tem nenhuma preocupação com custos. Hoje, a gestão das estatais deixou, em grande parte, de ser profissional. Com exceção da Petrobras, os resultados que as estatais obtiveram até agora são ruins. O resultado dos Correios, por exemplo, piorou muito. Na virada de 2022 para 2023, os Correios tinham R\$ 1 bilhão em caixa. Hoje, se tiverem R\$ 100 milhões é muito. Em pouco mais de um ano, consumiram todo o caixa da empresa. Agora, os números ainda não refletem, completamente o que está sendo implementado pelo governo. É o início de um processo. No futuro, vai ficar pior.

“Em 2021, a Petrobras tinha 33 mil empregados a menos do que em 2015, mas estava produzindo mais petróleo do que antes”

Qual a sua visão sobre a decisão do governo de paralisar as privatizações e as vendas de ativos estatais. Que efeito isso tem para o País?

A economia brasileira vem crescendo lentamente ao longo dos últimos quarenta anos. Com isso, o Brasil ficou para trás. Nós fomos ultrapassados em renda per capita, em PIB (Produto Interno Bruto) per capita, por várias economias emergentes da América Latina, da Europa Oriental, da Ásia. Uma alavanca importante para o desenvolvimento econômico, que é o crescimento da produtividade, também cresce lentamente, o que explica uma parte dessa má performance. Além de não ter a menor preocupação com custos, o governo também não está preocupado com o crescimento da produtividade. Ele é movido ideologicamente, tem alergia ao mercado. Acredita firmemente que o importante é aumentar os gastos públicos. Isso provoca problemas no curto prazo, gera incertezas e acaba levando à manutenção de uma taxa real de juros elevada.

De que forma exatamente a paralisação das privatizações prejudica o aumento da produtividade?

A ausência de privatizações prejudica o aumento da produtividade porque as empresas estatais são muito ineficientes. Veja, por exemplo, o caso da Petrobras: em 2021, a Petrobras tinha 33 mil empregados a menos do que no início de 2015, mas estava produzindo mais petróleo do que produzia antes. Ou seja, a produtividade média da empresa era muito baixa. No setor privado, todos



os incentivos são para que as empresas gerem mais lucros e elas só vão gerar mais lucros sendo mais produtivas, tendo mais produtividade, tendo custos mais baixos. No setor público, não há esse tipo de incentivo. E, no governo atual, o incentivo é no sentido contrário.

Logo depois da posse, o Lula nomeou vários políticos e dirigentes partidários e sindicais para a diretoria e o conselho de empresas e bancos públicos, graças a uma liminar concedida pelo então ministro do STF (Supremo Tribunal Federal), Ricardo Lewandowski, em uma ação que questionava a constitucionalidade da Lei das Estatais. Recentemente, o STF julgou que o dispositivo é constitucional, mas permitiu que as nomeações feitas pelo governo Lula até o julgamento da ação sejam mantidas. Como o sr. analisa esta questão?

Eu acho curioso que essa distorção, que foi introduzida por uma decisão monocrática do ministro Ricardo Lewandowski, tenha sido revertida, mas as nomeações irregulares feitas pelo governo, não. Então, a decisão do Supremo não teve nenhum efeito prático imediato. Novamente, é uma questão de incentivos. Os políticos têm incentivos diferentes dos executivos do setor privado. O principal objetivo do setor privado, como eu falei, é gerar lucro e, conseqüentemente, mais empregos, mais pagamento de impostos e mais renda para a economia. Os funcionários públicos, os políticos, os sindicalistas, os dirigentes partidários, não. Eles fazem o jogo redistributivo. Não têm nenhuma experiência na gestão de empresas. Não foram treinados para isso.

Isso também acaba afetando a governança das empresas, não?

Sem dúvida alguma. No fundo, o que está por trás da má performance dessas empresas é a má governança ou mesmo a falta de governança. Como a gente viu no passado recente, isso acaba abrindo espaço para muita coisa ruim.

“No Brasil, ainda não vigora um regime socialista. Só num regime socialista é que todas as empresas têm de obedecer às determinações do governo”

O governo tentou até indicar o ex-ministro da Fazenda Guido Mantega para a presidência da Vale, que é uma empresa privada. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou até que o setor privado tinha de seguir a orientação do governo na economia, que era isso que ele queria. Como o sr. analisa a afirmação de Lula?

É uma determinação intervencionista, para justificar qualquer ação do governo na economia. Ele quer intervir até mesmo no processo de escolha do dirigente de uma empresa privada e tentar impor um nome já muito queimado pela sua experiência no governo. No Brasil, ainda não vigora um regime socialista. Só num regime socialista é que todas as empresas têm de obedecer às determinações do governo. Aqui, até agora, não é o caso. Mas é o que o presidente pensa e isso é muito perigoso.

Dentro disso que o sr. está falando, como está vendo a gestão do governo Lula na Petrobras especificamente?

A Petrobras é uma empresa que tem custos bem mais baixos hoje do que tinha no passado e tem se beneficiado de preços de petróleo elevados no mercado internacional e de uma volatilidade mais baixa nas cotações. A volatilidade de preço diminuiu em 2023 e em 2024 em relação a 2022. Isso beneficia a Petrobras na administração dos preços dos combustíveis. Agora, não quer dizer que esteja tudo bem.

Na sua visão, o que está ‘pegando’ hoje para a Petrobras?

Primeiro, tem essa questão da administração dos preços dos combustíveis, que é superimportante e tem um impacto direto de curto prazo nas finanças da empresa. A Petrobras não segue mais a paridade de importação e com isso ela perde dinheiro. Hoje, com custos mais baixos e os preços elevados do petróleo no mercado internacional, dá para esconder um pouco o problema. Mas a Petrobras tem perdido dinheiro. Não tenho a menor dúvida.

“A indústria brasileira não tem condições de realizar a construção de navios. É muito ineficiente”

O que mais está prejudicando a Petrobras no momento?

Outro ponto importante diz respeito à alocação de capital. A empresa foi forçada a parar seu programa de privatização e isso também tem um impacto negativo. Não por motivos ideológicos, mas porque os ativos que seriam vendidos, como algumas refinarias, não dão o retorno exigido para pagar o custo de capital. Hoje, a gente vê a Petrobras tentando repetir experiências que já deram errado, como a retomada das operações da Araucária Nitrogenados, que foi comprada pela Petrobras em 2013 e nunca conseguiu dar lucro. É um prejuízo contínuo. Eu até brincava que a empresa funcionava como um relógio suíço: estava sempre ali, regularmente, apresentando prejuízos. Nós paramos a operação, demitimos todos os funcionários e tentamos vender as instalações, mas não conseguimos.

Agora, a Petrobras está querendo retomar investimentos em petroquímica, na indústria naval, retomando refinarias que haviam sido vendidas à iniciativa privada e ressuscitando a exigência de conteúdo nacional. A indústria brasileira não tem condições de realizar a construção de navios. É muito ineficiente. Então, no aspecto da alocação de capital, existe claramente uma tendência de deterioração.

“O Cade é um órgão que tem como objetivo a defesa da concorrência, mas optou pela manutenção do monopólio no caso das refinarias da Petrobras”

Há algum outro ponto que, na sua visão, esteja prejudicando a empresa no governo Lula? Como nas estatais de forma geral, há também a questão dos custos. A Petrobras não tem mais preocupação com custos. Houve, por exemplo, um aumento significativo de patrocínios da Petrobras a espetáculos musicais e a todo tipo de eventos culturais. Hoje, a Petrobras voltou a patrocinar o Carnaval e uma série de projetos do gênero, que é algo que a gente tinha interrompido. Sem falar na retomada das contratações de funcionários e da ampliação de benefícios. Então, essas são ações que estão se desenvolvendo, que já trouxeram resultados muito negativos no passado e agora estão sendo retomadas.

Como o sr. avalia a mudança de posição do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), que tinha obrigado a Petrobras a vender oito refinarias (das quais três chegaram a ser vendidas no governo Bolsonaro) e agora voltou atrás, permitindo que a empresa mantenha as refinarias que sobraram?

Eles não apresentaram nenhum argumento. Um órgão que tem como objetivo a defesa da concorrência simplesmente optou pelo monopólio. Mas esse movimento é totalmente coerente com política fiscal do governo, de mais gastos, mais arrecadação, ou seja, de aumentar a presença do Estado na economia. E isso deu errado lá fora. Não há nenhum país que tenha feito isso que conseguiu bons resultados. Muito menos o Brasil.

Na questão da distribuição de dividendos extraordinários pela Petrobras, que opôs o ministro Fernando Haddad ao então presidente da empresa, Jean Paul Prates, e acabou levando à sua demissão e à troca de comando na companhia, qual a sua posição?

A questão dos dividendos é simplesmente uma preferência ideológica. E mesmo a ideologia é burra, porque o Estado também é beneficiário dos dividendos. Num regime estatizante, duas figuras importantes no campo empresarial, o cliente e o acionista, são ignorados. O chamado acionista minoritário, que tem a maior parte das ações da Petrobras, hoje é desprezado pela administração da empresa. E a questão dos dividendos é coerente com isso.

Depois, o governo até mudou de ideia em relação à distribuição de dividendos pelas estatais, porque percebeu que precisa dos dividendos para reduzir o déficit fiscal...

É verdade. Mas a aversão à iniciativa privada é tão grande que mesmo sendo prejudicados eles fizeram pressão para distribuir menos aos acionistas.

O Lula colocou a Magda Chambriard na Petrobras, porque ela obedece cegamente a ele

E como o sr. viu a troca de comando da Petrobras?

O Jean Paul Prates não estava realizando as mudanças de acordo com o que o presidente demandava. Ele colocou a Magda Chambriard lá, porque ela obedece cegamente a ele. É uma petista puro-sangue, que defende a exigência de conteúdo local já e tem uma experiência no governo, na ANP (Agência Nacional de Petróleo), que o Prates não tinha. Na ANP, ela seguia rigorosamente a cartilha determinada pela ideologia do governo.

Na sua gestão na Petrobras, a empresa vendeu a BR Distribuidora, saindo da área de distribuição de combustíveis, para se concentrar na pesquisa e na extração de petróleo, que são suas atividades principais. Agora, a Petrobras estava querendo voltar a distribuir petróleo e já andaram dizendo por aí que ela não vai renovar a licença da Vibra Energia, que comprou a BR Distribuidora, para usar a marca. Como o sr. analisa isso?

Novamente, é alergia ao mercado. A BR Distribuidora é uma empresa que não acrescentava nenhum valor a Petrobras. Ao contrário, tirava valor. Era um sugador de dinheiro. Não do ponto de vista contábil, mas econômico. Era uma empresa de custo alto e de produtividade baixa. E a Petrobras tinha um capital empregado lá que agora pode ser empregado na prospecção e desenvolvimento de campos de petróleo, que têm um retorno muito maior.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 01/07/2024

GOVERNO CRIA PROGRAMA DE ENERGIA LIMPA PARA BENEFICIÁRIOS DO MINHA CASA, MINHA VIDA

Iniciativa busca reduzir gastos com energia elétrica de famílias de baixa renda a partir da promoção do uso de energia renovável, sobretudo solar

Por Ludmylla Rocha (Broadcast)

O governo federal criou um programa para promoção do uso de energia renovável, sobretudo solar, por beneficiários do Minha Casa, Minha Vida (MCMV), segundo decreto publicado nesta segunda-feira, 1º, no Diário Oficial da União.

A previsão da adoção da micro e minigeração distribuída (MMGD) no MCMV está na Lei 14.620/2023, que recria o programa habitacional, e foi sancionada há quase um ano.

De acordo com o decreto, a iniciativa busca reduzir os gastos com energia elétrica de famílias beneficiárias do MCMV, prioritariamente, as de baixa renda; ampliar o acesso de unidades habitacionais do programa a fontes renováveis; promover eficiência energética nessas unidades.



Serão enquadradas as famílias de baixa renda das faixas Urbano 1, Urbano 2 e Rural 1. Outros beneficiários do MCMV dessas faixas poderão ser atendidos mediante determinação do ministro das Cidades.

Governo visa incentivar que beneficiários do Minha Casa, Minha Vida façam adesão à energia solar Foto: Tiago Queiroz / Estadão

O decreto afirma que os investimentos ocorrerão de acordo com metas anuais regionalizadas “que equilibrem as modalidades remota e local de fornecimento de energia elétrica, de maneira a minimizar os impactos nos demais consumidores do setor elétrico brasileiro”.

O texto prevê também que os volumes excedentes de energia provenientes da geração de energia nas unidades atendidas pelo programa Energia Limpa MCMV poderão ser adquiridos por distribuidora ou comercializados com órgãos públicos, conforme regulação da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

A receita obtida poderá ser utilizada para pagamento do valor mínimo faturável cobrado das unidades consumidoras enquadradas como Subclasse Residencial Baixa Renda.

O decreto obriga às distribuidoras de energia elétrica implantar e custear a infraestrutura até a unidade habitacional, exceto na hipótese desta já estar incluída no valor de provisão da unidade habitacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 01/07/2024

TARCÍSIO: PROCURA DE INVESTIDORES POR OFERTA DE AÇÕES REMANESCENTES DA SABESP SUPERA VALOR OFERTADO

Nesta segunda-feira, 1º, começou a reserva de investidores interessados na compra de 17% das ações remanescentes da privatização da companhia

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA – Em roadshow em Londres, onde participa do processo de privatização da Sabesp, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirma que a procura pelas ações remanescentes da companhia supera em quase quatro vezes o valor ofertado pelo governo paulista.

“Já tem mais de R\$ 30 bilhões de ordem para um espaço de R\$ 8 bilhões”, disse Tarcísio ao Estadão. “Impressionante a procura de investidores internacionais e locais. Teremos um book (livro de oferta de ações) de muita qualidade.”

Nesta segunda-feira, 1º, começou a reserva de investidores interessados na compra de 17% das ações remanescentes da privatização da companhia. Na sexta, 28, a Equatorial foi o único ofertante para a compra de 15% de ações da companhia. O valor foi de R\$ 67 por ação, inferior ao praticado atualmente na B3.

Apesar do deságio, Tarcísio afirma que a operação foi bem sucedida. “A questão do deságio é em relação ao preço de tela hoje. Mas quanto a empresa valorizou desde o início do processo de privatização? Em maio do ano passado, o valor da ação era R\$ 44. O desconto em relação ao valor de tela é natural”, disse.



Segundo Tarcísio, a Equatorial não está adquirindo o controle da companhia, uma vez que, como investidor de referência com 15% das ações, terá participação inferior à do governo paulista (18%). Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Segundo o governador, a Equatorial não está adquirindo o controle da companhia, uma vez que, como investidor de referência com 15% das ações, terá participação inferior à do governo paulista (18%) – o controle será pulverizado.

“Controle gera prêmio. Ela não terá o controle”, afirmou Tarcísio. “Ela tem que se submeter à governança, anuir ao acordo de investimento e não pode vender ação por 5 anos. Então o desconto em relação ao valor de tela é normal”.

O valor oferecido pela Equatorial e a presença de apenas um interessado levou parte dos analistas a entenderem que havia pouco interesse pela Sabesp no mercado. Tarcísio afirma que a valorização das ações tanto da Sabesp quanto da Equatorial nesta segunda-feira – ambas com valorização acima de 4% – indicam que o mercado teve outra leitura.

“O livro (de oferta de ações) ficou coberto no primeiro dia. Os investidores fazem ordens já depois das nossas reuniões. Tremenda procura”, disse Tarcísio.

Segundo ele, a expectativa do governo paulista era de arrecadar R\$ 10 bilhões com a privatização e, ao final, a arrecadação ficará em R\$ 15 bilhões. “Será a maior do ano no Brasil e a quinta maior do mundo”, afirmou. “O Estado já ganha na valorização forte que teremos com as ações. Em pouco tempo, os 18% que temos valerão mais que os 32% que estamos vendendo”.

O governo paulista tinha 50,3% das ações da companhia de abastecimento e, ao fim da operação, ficará com 18%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 01/07/2024

PETROBRAS ANUNCIA AUMENTO DE 3,2% NO PREÇO DA QUEROSENE DE AVIAÇÃO

Mesmo com a alta, o QAV ainda acumula redução de 5,8% desde o início do ano
Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A Petrobras reajustou em 3,2% o preço médio do seu querosene de aviação (QAV) vendido às distribuidoras a partir dessa segunda-feira, 1º de julho. O aumento foi de aproximadamente R\$ 0,12 por litro.

Trata-se do reajuste mensal do QAV que, assim como o óleo combustível e asfalto, tem os preços revistos todo início de mês.

Apesar do aumento na virada do mês, o QAV ainda acumula uma redução de 5,8% desde o início do ano, com preços R\$ 0,24 por litro inferior ao registrado no fim de 2023.



Querosene de aviação tem redução acumulada de 24,3% em comparativo com dezembro de 2022 Foto: Andre Dusek / Estadão - 23/05/2018

No comparativo com dezembro de 2022, a redução acumulada chega a 24,3%, decréscimo de R\$ 1,23/litro.

O preço mais caro praticado pela Petrobras para o QAV, agora, é de R\$ 3.981,50 por metro cúbico na base de Canoas, no Rio Grande do Sul. O menor preço, R\$ 3.713,60/m³, agora acontece em São Luís, no Maranhão. A praça com a maior variação de preço na virada do mês foi Paulínia (SP), com 3,41%. A menor variação aconteceu justamente em São Luís (MA), 2,95%.

Em nota, a Petrobras lembrou que comercializa o QAV produzido em suas refinarias ou importado apenas para as distribuidoras, que transportam e comercializam os produtos para as empresas de transporte aéreo e outros consumidores finais nos aeroportos, ou para os revendedores. Esses, por sua vez, são os responsáveis pelas instalações nos aeroportos e pelos serviços de abastecimento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 01/07/2024

VALOR ECONÔMICO (SP)

NOVOTEL RECIFE MARINA É APRESENTADO NESTE 1º DE JULHO

Tubos de R\$ 1 milhão, importados da Suíça, vão compor a climatização do complexo que inclui hotel, centro de convenções e marina

Por Dino



Novotel Recife Marina é apresentado neste 1º de julho — Foto: Diogo Duarte

O Consórcio Porto Novo, formado pela Maxxima Empreendimentos, Excelsior Seguros, Hima Participações e GL Empreendimentos, está prestes a inaugurar o Novotel Recife Marina, nesta segunda-feira, 1º de julho. Um dos destaques do complexo é o sistema de climatização, desenvolvido pela Comtel, empresa com mais de quatro décadas de experiência no mercado. A complexidade do projeto, com 20 mil m² de área

climatizada, incluiu a instalação de uma central de água gelada com capacidade de 1.200 TRs – medida de potência de refrigeração.

O sistema comporta mais de 500 aparelhos de ar-condicionado de pequeno porte e mais de 30 de grande porte, incluindo o salão de vendas do centro de convenções e os três restaurantes do hotel. "Instalamos mais de 7 km de tubulação e mais de 10 mil m² de dutos, o que torna essa uma das maiores obras de climatização do estado. Além disso, este é o primeiro projeto em que realizamos instalações inclinadas, seguindo a arquitetura do hotel", explica Ramom Maux, engenheiro mecânico da Comtel Climatização e gestor da obra.

"Um dos desafios da obra foi interligar a central de água gelada ao hotel, que fica do outro lado da avenida, sem a interdição da via e paralisação do fluxo de veículos. Após vários estudos e pesquisas, decidimos utilizar o sistema de tubulação Cool Fit, da GF Piping Systems. Como se tratava da primeira obra no Brasil com este tipo de tubulação, a empresa suíça trouxe sua equipe de engenharia e promoveu treinamento técnico para a equipe da Comtel poder implementar com qualidade este tipo de solução", destaca o engenheiro Davi Vilela Nóbrega, sócio-diretor da Comtel.

Para viabilizar a interligação da central de água gelada ao hotel e do Recife Expo Center, centro de convenções do complexo, que ficam de lados opostos da via, foi necessário um túnel subterrâneo sob a principal avenida do Cais de Santa Rita, permitindo a passagem das tubulações sem interromper o tráfego. "O túnel foi feito em duas semanas e a instalação da tubulação foi implantada em quatro dias, sem maiores transtornos ao fluxo. Os equipamentos usados permitiram que fosse evitada a necessidade de duas centrais, o que iria duplicar o valor do investimento", descreve Maux.

No projeto de climatização foram usados tubos PEAD com isolamento térmico de poliuretano, fabricados pela marca Georg Fischer, sediada na Suíça. O Complexo Porto Novo Recife foi o primeiro empreendimento no Brasil a usar a solução COOLFIT. A Comtel realizou o sistema de refrigeração das cozinhas de todos os restaurantes, garantindo ambientes seguros e adequados para o preparo e conservação de alimentos.

Sustentabilidade em uma das obras de climatização de Pernambuco. O sistema de ar-condicionado instalado no Novotel Recife Marina e Recife Expo Center é de expansão indireta e condensação da água, alimentados pela central térmica distrital. Este sistema inclui renovação de ar com recuperadores de energia, que reduzem a carga térmica ao reutilizar a energia já utilizada.

O ar de expurgo interage com o ar de renovação em contra fluxo, através de trocadores de calor, para conservar energia. O projeto também desacopla as cargas térmicas de calor sensível e latente, tratando-as separadamente com unidades de tratamento de ar específicas, ajustadas às necessidades de cada caso. “Assim, evita-se o desperdício de energia, que ocorre com métodos tradicionais”, diz Nóbrega.

Novotel Recife Marina. O hotel que será operado pela Atrio, administradora da rede francesa Accor, faz parte do complexo Porto Novo Recife e integra hotel de 299 apartamentos de padrão quatro estrelas, uma marina e centro de convenções. O empreendimento totaliza investimentos de R\$ 50 milhões.

A marina do complexo, construída pela empresa espanhola M3 Marinas, sediada em Barcelona, possui capacidade para atracar até 200 barcos. Com um investimento de R\$ 20 milhões, a marina deve atrair adeptos do turismo náutico de diversas regiões do Brasil e do exterior. O restaurante Bargaço, especializado em frutos do mar, vai inaugurar a nova operação Novotel, aproveitando a localização.

Já o Recife Expo Center, primeiro centro de convenções da capital, integra o projeto e terá capacidade para até sete mil pessoas. Localizado nos armazéns 16 e 17, ao lado do hotel, o espaço para eventos está sendo erguido em uma área com cerca de oito mil metros quadrados.

Sobre a Comtel

A Comtel está no mercado de refrigeração desde 1977, executando obras de engenharia de climatização em sistemas de ar-condicionado central e ventilação mecânica. A empresa atua como credenciada e autorizada a comercializar, instalar e prestar serviços de instalação e manutenção em condicionadores de ar do tipo central de fabricação Midea, Carrier, LG, Trane, York e Hitachi. O principal objetivo da Comtel é a instalação e manutenção em sistemas de ar-condicionado central, tais como empresas, indústrias, hospitais, shoppings e hotéis.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/07/2024

EM MEIO A IMPASSE COM PSB EM PERNAMBUCO, LULA PARTICIPA DE EVENTO AO LADO DA GOVERNADORA

Raquel Lyra é adversária de João Campos, prefeito de Recife, e vem fazendo gestos para se aproximar de Lula

Por Raphael Di Cunto, Valor — Brasília



Presidente Lula ao lado da governadora de Pernambuco, Raquel Lyra — Foto: Ricardo Stuckert/PR

Em meio ao impasse entre PT e PSB em Recife, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) viajará na terça-feira para Pernambuco e participará de cerimônia ao lado da governadora Raquel Lyra (PSDB), adversária do prefeito João Campos (PSB).

O PT tenta emplacar o médico Mozart Salles (PT) como vice de João Campos na chapa que disputará a reeleição e é favorita na eleição. Campos, contudo, resiste e colocou aliados no PCdoB e PV, partidos que compõe a federação com o PT, para que figurem como alternativas.

Lula estará na terça-feira no Palácio do Campos das Princesas, às 17h30, para cerimônia de anúncio de acordos indenizatórios às famílias proprietárias de moradias em “prédios-caixão” na região metropolitana de Recife.

Além disso, ocorrerá a assinatura de termo para repasse de recursos do Ministério de Portos e Aeroportos para o Estado de Pernambuco. A verba servirá para execução da 4ª etapa do molhe de Suape e dragagem do canal interno do porto de Suape.

Raquel Lyra é adversária de João Campos e vem fazendo gestos para se aproximar de Lula. O prefeito de Recife é cotado para concorrer ao governo em 2026, o que o levaria a renunciar à Prefeitura, o que tornou o posto de vice mais cobiçado entre os aliados do prefeito.

Além da cerimônia ao lado da governadora, Lula participará de ato de entrega de 448 unidades habitacionais dos Conjuntos Vila Brasil I e II, em Recife, às 15h30.

De acordo com comunicado do governo, também serão anunciados os novos campus Recife - Centro do Instituto Federal de Pernambuco e o novo Campus do Sertão, da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), no município de Sertânia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 01/07/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BALANÇO INDICA QUEDA DE QUASE 30% NOS DESEMBOLSOS DAS CONTAS VINCULADAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 01/07/2024 - 16:59



Arquivo/Divulgação

Repasses de R\$ 139 milhões abrangem projetos de cabotagem e de navegação interior. De acordo com MPor, R\$ 41 milhões são referentes a projetos de construção

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) contabiliza R\$ 139 milhões em desembolsos de recursos das contas vinculadas em 2024. De acordo com o balanço parcial da pasta, o valor repassado às empresas brasileiras de navegação (EBNs) nos três primeiros meses do ano ficou 26% abaixo dos R\$ 187 milhões desembolsados no mesmo período do ano passado. Em 2023, os desembolsos fecharam o ano em R\$ 546 milhões, ante R\$ 684 milhões no exercício anterior.

O total de 2024 até o momento corresponde a 108 operações, sendo 69 realizadas em sete estados, além de outras 39 que constam como 'não especificadas', classificação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para as operações cuja complexidade não encontra respaldo para serem identificadas em um único estado, podendo beneficiar duas ou mais unidades da federação.

desembolsos-contas-vinculadas-mpor.jpgOs repasses de R\$ 139 milhões abrangem projetos de cabotagem e de navegação interior, sendo que R\$ 17 milhões estão em estágio inicial, R\$ 83 milhões em situação intermediária e R\$ 39 milhões constam como concluídos. Do montante, R\$ 41 milhões são referentes a projetos de construção.

A maior parte das operações de repasse beneficiou estaleiros da região Norte. No Amazonas foram 43 operações, com R\$ 57,6 milhões liberados. Outras 19 somaram R\$ 4,3 milhões liberados para o Amapá. No Rio de Janeiro houve registro de três operações que totalizaram R\$ 52,6 milhões em valores liberados.

A conta vinculada é um mecanismo de fomento aos armadores nacionais com a finalidade de renovação, equipagem ou reparação de suas embarcações em empresas especializadas e estaleiros

nacionais. Ela teve origem na implantação da política de fomento à marinha mercante nacional e à indústria naval no país e foi mantida na Lei 10.893/2004, que destina parte do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) gerado nas operações de frete às empresas de navegação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2024

GRUPO ANALISARÁ RENOVAÇÃO DO CONVÊNIO DE DELEGAÇÃO DA EMAP

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 01/07/2024 - 16:39



Arquivo/Divulgação

GT criado pela Secretaria Nacional de Portos terá representantes da pasta e da autoridade portuária, que encaminhou pedido em junho. Vigência do termo atual vai até fevereiro de 2026

A Secretaria Nacional de Portos (SNP) instituiu um grupo de trabalho temporário com a finalidade de analisar a viabilidade de renovação do convênio de delegação do Porto Itaqui (MA), firmado em 2000, cujo prazo atual de vigência vai até 1º de fevereiro de 2026. O GT terá a duração de 90 dias, prorrogáveis por igual período, desde que seja requerido e devidamente fundamentado. O grupo será formado por dois representantes indicados pela SNP e dois representantes indicados pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

A SNP será responsável pela coordenação dos trabalhos do GT, que realizará reuniões quinzenais, a convite da pasta, as quais ocorrerão, preferencialmente, de maneira virtual. O GT poderá convidar membros de outros órgãos ou entidades públicas para participarem das discussões necessárias ao desenvolvimento dos trabalhos. A designação dos participantes do GT será realizada por meio de portaria da SNP, nos próximos dois dias. A portaria prevê que eventuais despesas de deslocamento necessárias para viabilizar ações do GT ficarão a cargo de cada órgão ou entidade.

O GT deverá apresentar ao secretário nacional de portos, Alex Ávila, relatório final com suas recomendações e permanecerá à disposição para eventuais esclarecimentos até o fim de sua vigência. O relatório deverá conter informações sobre os pressupostos de fato e de direito que fundamentam a renovação do convênio de delegação 16/2000, bem como as evidências de que as obrigações dispostas no instrumento estão sendo cumpridas, além da minuta de aditivo do convênio.

O convênio 16/2000, celebrado em dezembro do ano 2000, abrange a delegação para administração e exploração do Porto do Itaqui, cais de São José de Ribamar, dos terminais de ferry boat da Ponta da Espera e do Cujupe, pelo prazo de 25 anos. Em ofício encaminhado à SNP em junho passado, a Emap ressaltou que a renovação tem o objetivo de manter os índices de crescimento do Porto do Itaqui, com antecipação de novos investimentos, conferindo segurança jurídica nas relações entre a administração portuária e a livre iniciativa.

A autoridade portuária chamou a atenção que o planejamento, a governança e o desempenho ambiental fazem com que o Porto do Itaqui seja vetor de desenvolvimento e crescimento regional, tendo relação de confiança e estabilidade com o mercado. “A renovação do convênio de delegação torna-se imprescindível para que as relações com a iniciativa privada, consequentemente investimentos, possam ser concretizados com a estabilidade necessária”, salientou no documento o diretor-presidente da Emap, Gilberto Oliveira Lins Neto.

A Emap destacou que o Porto do Itaqui vem sendo fundamental para o desenvolvimento regional no Brasil, principalmente no chamado Arco Norte. O documento cita que, em 2023, Itaqui contribuiu com aproximadamente 20 milhões de toneladas de soja, milho e farelo de soja de um total da ordem de 100 milhões de toneladas movimentadas pelas instalações portuárias acima do paralelo 16º no período, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os resultados

gerais de movimentação no Porto do Itaquí apresentaram um crescimento de 44% nos últimos quatro anos, totalizando 36.419.647 toneladas em 2023, ante 25.171.461 toneladas em 2019.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2024

INDÚSTRIA NAVAL INDIANA ATRAI ENCOMENDAS EUROPEIAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29/06/2024 - 09:51



Garden Research Shipbuilders recebeu um grande contrato europeu

A demanda por construção naval no mundo tem aumentado. E a Índia se movimenta para ocupar espaço junto a armadores europeus, com apoio do governo.

Na semana passada, a estatal Garden Reach Shipbuilders (GRSE), subordinada ao Ministério da Defesa, assinou um acordo com a empresa alemã Carsten Rehder para a construção de quatro navios polivalentes de 7.500 dwt cada. O contrato também inclui opção de construção de mais quatro navios. A GRSE é historicamente conhecida pela construção de navios de guerra e este contrato amplia seu portfólio.

Os navios terão 120 metros de comprimento e 17 metros de largura, com um calado máximo de aproximadamente 6,75 metros. Cada um terá capacidade para transportar 7.500 toneladas métricas de carga. Os navios terão um único porão de carga para acomodar cargas a granel e gerais, com capacidade para transportar contêineres nas tampas das escotilhas. A encomenda, de US\$ 54 milhões, está programada para ser concluída em um prazo de 33 meses.

O governo indiano identificou a construção naval nacional como crítica para promover a ambição de industrialização do país. Desde 2016, implementa a denominada Política de Assistência Financeira à Construção Naval, que se destina a oferecer aos estaleiros nacionais subsídios de até 20% para contratos assinados em 2016, mas reduzida para 11% até 2026. A política foi recentemente alterada para incluir financiamento assistência à construção de embarcações verdes, com taxas que chegam a 30% para navios que funcionam com combustíveis alternativos, como metanol ou amoníaco.

Para aumentar ainda mais os incentivos, o governo planeja este ano disponibilizar US\$ 600 milhões para assistência financeira à construção naval. O financiamento fará parte de um novo esquema onde há lacunas de viabilidade, para incentivar a construção de embarcações de navegação interior. Mas há opção futura de estender o plano à construção de embarcações de alto-mar.

Essas iniciativas estão facilitando o posicionamento dos estaleiros estatais a captar encomendas de embarcações comerciais. No início deste mês, um estaleiro sob o controle administrativo do Ministério da Defesa recebeu um pedido de uma draga de sucção de arrasto de última geração da empresa belga Jan De Nul. A embarcação é um híbrido plug-in projetado especificamente para operar em pequenos portos.

O contrato prevê a entrega em 24 meses, com opção para encomenda de uma segunda embarcação.

O Udipi Cochin Shipyard, subsidiária integral do Cochin Shipyard — também controlado pelo estado — anunciou na sexta-feira que recebeu um pedido da empresa norueguesa de transporte marítimo de curta distância Wilson ASA. O acordo inclui o projeto e a construção de quatro navios de carga seca de 6.300 toneladas. Há um segundo acordo para quatro navios adicionais do mesmo tipo, que serão formalmente contratados até 19 de setembro de 2024. O pedido total é estimado em US\$ 131 milhões.

Atualmente, a Índia tem menos de 1% de participação no mercado global de construção naval, que é amplamente dominado pela China, Coreia do Sul e Japão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2024

CINCO TERMINAIS PORTUÁRIOS SERÃO LEILOADOS EM AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2024 - 09:50



O terminal RDJ06 é a quinta área a ser aprovada pela Antaq para inclusão no primeiro bloco de concessões portuárias

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou, no Diário Oficial da União, na sexta-feira (28), o Aviso de Licitação dos cinco terminais incluídos no primeiro bloco de concessões portuárias do ano. A previsão é que o certame seja realizado no dia 21 de agosto de 2024.

A Antaq publicou ainda no Diário Oficial da União a Deliberação 57/2024 que permite a reabertura do processo licitatório do terminal RDJ06, localizado no Rio de Janeiro.

Esse é o quinto e último terminal, que vai ser leiloado em agosto, a ter a reabertura do processo aprovado pela agência. Nessa semana, a diretoria colegiada da Antaq referendou o andamento da licitação de quatro terminais, o REC08, REC09 e REC10, localizadas no Porto de Recife (PE); e o RIG10 que fica no Porto do Rio Grande (RS).

As cinco áreas estavam contempladas no leilão, estimado para o dia 23 de maio de 2024, mas que precisou ser adiado para agosto deste ano considerando o estado de calamidade pública no Rio Grande do Sul.

Sobre a licitação

De acordo com os estudos, o valor total a ser investido nessas cinco áreas chega a R\$ 86,1 milhões. Todos esses terminais serão arrendados no modelo simplificado com prazo de no máximo 10 anos sem possibilidade de prorrogação.

O REC08 é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais e tem previsão de investimentos diretos na casa dos R\$ 50,9 milhões. Para o REC09, que é dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral, especialmente arroz, a expectativa é de investimentos na casa dos R\$ 2,2 milhões.

Por sua vez, o RDJ06, que armazena e movimenta carga geral líquida, prevê R\$ 22,2 milhões em investimentos. O terminal REC10 vai movimentar e armazenar grãos sólidos e cargas gerais e a estimativa de investimento é de R\$ 3 milhões. Para o RIG10 a expectativa é de investimentos de R\$ 7,8 milhões, o terminal movimenta e armazena carga geral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2024

ANP DIVULGA DADOS CONSOLIDADOS DO SETOR REGULADO EM 2023

Da Redação OFFSHORE 29/06/2024 - 09:50



Dados estão em quadros, tabelas, gráficos, cartogramas e textos, divididos em cinco seções.

A ANP publicou na sexta-feira (28) informações consolidadas da evolução do setor de petróleo, gás natural e biocombustíveis no Brasil em 2023. No ano, foram promovidas pela ANP dois ciclos da Oferta Permanente: o 4º Ciclo da Oferta Permanente

de Concessão e o 2º Ciclo da Oferta Permanente de Partilha da Produção.

As reservas totais de petróleo apresentaram em 2023 um incremento de 2,3% em relação a 2022, chegando a 27,5 bilhões de barris. Já as reservas provadas de petróleo somaram 15,9 bilhões de barris, um aumento de 7%. A produção nacional de petróleo cresceu 12,6% em 2023 e atingiu 3,4 milhões de barris/dia, enquanto a produção de petróleo do pré-sal alcançou a média de 2,6 milhão de barris/dia no ano, cerca de 76,4% da produção do país. Em 2023, as exportações de petróleo alcançaram o volume de 1,6 milhão de barris/dia, e as importações do produto alcançaram 290 mil barris/dia.

Em 2023, as reservas totais de gás natural cresceram 19,9%, alcançando 704,7 bilhões de metros cúbicos. Já as reservas provadas atingiram 517,1 bilhões de metros cúbicos, crescimento de 27,2% em relação ao ano anterior. A produção de gás natural teve acréscimo de 8,6%, décimo quarto ano consecutivo de aumento, e atingiu 149,8 milhões de metros cúbicos/dia. No pré-sal, a produção de gás natural também segue aumentando sua participação no total nacional e correspondeu a 74,7% em 2023.

No setor de biocombustíveis, a produção de biodiesel, em 2023, foi 20,4% superior ao ano anterior. Já a produção de etanol foi 15,5% maior do que a do ano anterior, atingindo a marca histórica de 35,4 bilhões de litros. O etanol hidratado apresentou maior competitividade dos preços em relação à gasolina C, o que resultou, em 2023, num crescimento de 5,1% nas vendas deste combustível.

A produção nacional de derivados cresceu 4,2% em 2023 e atingiu 2,2 milhões de barris/dia, em torno de 87% da capacidade instalada de refino. Já as vendas de derivados pelas distribuidoras registraram crescimento de 4,7%, com destaque para as vendas de querosene de aviação, que cresceram 9,6%.

Em 2023, o volume de obrigações da cláusula dos contratos de concessão, partilha e cessão onerosa relativa aos investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) foi de R\$ 3,9 bilhões. Já o montante gerado de participações governamentais atingiu R\$ 97 bilhões em 2023, queda de 25,4% em relação ao ano anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/07/2024

CONSULTA PÚBLICA AVALIARÁ PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA MODAIS DE TRANSPORTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2024 - 09:49



Contribuições podem ser encaminhadas até 11 de agosto

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Infra S/A abriram, nesta sexta-feira (28), duas consultas públicas. Uma delas sobre o Plano Setorial Portuário (PSPort), instrumento de planejamento para assuntos ligados ao modal portuário. O segundo se refere ao Plano Setorial Hidroviário (PSH), que está ligado à ferramenta central de planejamento para o subsistema hidroviário.

Ambas as consultas são realizadas no âmbito do Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e aborda de forma integrada os setores portuário, hidroviário, rodoviário e ferroviário. O propósito é reunir dados sobre aspectos de intermodalidade e gargalos logísticos.

As duas propostas têm como finalidade delimitar, avaliar e nortear as prioridades e ações — empreendimentos, obras e/ou outras iniciativas — que podem ser conduzidas pelo MPor e portos organizados, nos horizontes de planejamento médio e curto prazo, servindo como direcionamento e ferramenta de interlocução com as esferas estaduais e municipais.



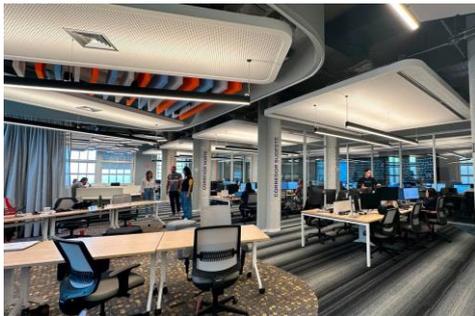
Dentre as ações previstas no PSPort e PSH está a avaliação da carteira de ações de Estado (combinando ações de âmbito federal, estadual, municipal e privado), de forma a identificar quais empreendimento melhor atendem os objetivos estratégicos estabelecidos pelo Plano Nacional de Logística (PNL) e pelas políticas públicas vigentes.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 01/07/2024

VLI INAUGURA NOVO CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2024 - 09:48*



Localizado em Belo Horizonte, novo CCO recebe modernização tecnológica e de processos

A VLI acaba de inaugurar seu novo centro de controle operacional em Belo Horizonte, responsável pela gestão de toda a operação ferroviária da companhia no país. O espaço utiliza um modelo de trabalho que permite a atuação das equipes organizadas por corredor logístico da VLI, proporcionando respostas mais ágeis e assertivas às demandas por meio de uma maior integração entre

especialistas das áreas de inteligência, análise e operação.

O local é resultado de um investimento de quase R\$ 7 milhões.

O CCO da VLI oferece uma visão completa da circulação de trens na malha ferroviária operada pela companhia, a Ferrovia Centro-Atlântica e o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul. Em tempo real, as equipes técnicas são capazes de acompanhar todo o fluxo de locomotivas e vagões nos painéis eletrônicos, que lhes apresenta as informações de forma integrada para a tomada de decisões estratégicas, como trajetos dos trens, autorização para tráfego, tempo de parada, circulação em pátios, controle da confiabilidade das composições, entre outras.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 01/07/2024



MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 01/07/2024