

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 070/2024
Data: 05/08/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO POR AMPLIAÇÃO LOGÍSTICA DE FERROVIA	4
PORTOCEL RECEBE PRIMEIRA CARGA NO PORTO DE SANTOS.....	5
“O QUE RESOLVE PROBLEMAS É O PROCESSO, NÃO O SOFTWARE”, AFIRMA RICARDO PUPO LARGUESA	6
PORTOS E TERMINAIS NO BRASIL ESTÃO SEM ESTRUTURA PARA DESCARBONIZAÇÃO, DIZ ANTAQ.....	8
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	10
REGÁS, DE SUAPE, DÁ O PRIMEIRO PASSO PARA SE CONECTAR COM GASODUTO DA TAG.....	10
MAIS DINHEIRO E NOVA PROMESSA: DESTA VEZ A TRANSNORDESTINA DESTRAVA?	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO VERDE TORNA PECÉM UM DOS PORTOS MAIS COMPETITIVOS DO MUNDO EM RELAÇÃO AO COMBUSTÍVEL, DIZ MINISTRO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
INFRAESTRUTURA RESILIENTE É DESTAQUE DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES 2024-2027, LANÇADO NESTA SEGUNDA (5).....	15
NA PONTA DOS DEDOS: NOVO APLICATIVO PARA REGISTRO DE SINISTROS DE TRÂNSITO ENTRA EM FASE DE TESTES PARA APRIMORAR COLETA DE DADOS.....	16
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEBATE A CRIAÇÃO DE MAIS UMA FERRAMENTA QUE DEVE INCENTIVAR INVESTIMENTOS SUSTENTÁVEIS EM TODO O PAÍS.....	17
FERROVIAS – TRANSNORDESTINA: NOVO FUNDO ASSINADO POR LULA PREVÊ APORTE DE R\$ 3,6 BI E MAIS DE 4 MIL EMPREGOS NO CEARÁ.....	18
PORTAL PORTO GENTE	20
APS ABRE INSCRIÇÕES DE PATROCÍNIO PARA FESTIVAL PORTO-CIDADE E OUTROS PROJETOS.....	20
ECOVIAS PROSSEGUE COM OBRAS DE REVITALIZAÇÃO DE PAVIMENTO NO TRECHO DE SERRA DA VIA ANCHIETA DURANTE O MÊS DE AGOSTO	21
NAVIOS VERDES: A ESTRADA PARA ZERAR EMISSÕES NO TRANSPORTE MARÍTIMO.....	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – PECÉM, EXEMPLO NA SALVAGUARDA DO PLANETA.....	23
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	24
<i>Recorde I</i>	24
<i>Recorde II</i>	24
<i>Navio-plataforma</i>	24
<i>Balsa I</i>	24
<i>Balsa II</i>	24
REGIÃO NORDESTE - ITAQUI REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO MENSAL DE CARGAS DE TODOS OS TEMPOS	24
REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PECÉM CRESCE 11% NO 1º SEMESTRE.....	25
REGIÃO NORDESTE - BAHIA ANUNCIA NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO DE BARREIRAS	26
REGIÃO SUL - MPOB PUBLICA ATUALIZAÇÃO DO PLANO MESTRE DO COMPLEXO DE IMBITUBA E LAGUNA	26
REGIÃO SUL - EMPRESAS PROMETEM INVESTIR R\$ 37 MILHÕES NO DISTRITO INDUSTRIAL DE RIO GRANDE.....	27
NACIONAL - EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA LIGA ÁRABE CRESCEM 25,8% NO 1º SEMESTRE.....	28
NACIONAL - BRASIL VAI EXPORTAR ABACATES PARA A COSTA RICA.....	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BTS-PORT: FATO RELEVANTE.....	30
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - OLIMPÍADAS 2028! VAMOS OFERECER MEDALHAS DE COBRE, ALUMÍNIO OU AÇO?.....	31
JORNAL O GLOBO – RJ	33
PARA EQUIPE DE HADDAD, ‘SEGUNDA SANGRENTA’ INDICA QUE FREIO NA ECONOMIA AMERICANA DEVE TER SALDO POSITIVO PARA BRASIL.....	33
PETROBRAS ANUNCIA NOVA DESCOBERTA DE GÁS NO MAR DA COLÔMBIA.....	35
APÓS DUAS DÉCADAS, FOCO DA INDÚSTRIA DE INVESTIMENTOS MUDOU — E A IA TEM TUDO A VER COM ISSO, DIZ ESTRATEGISTA DA BLACKROCK.....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
NORDESTE TEM SEGUNDO RECORDE CONSECUTIVO DE GERAÇÃO DE ENERGIA EÓLICA	37
MRV LANÇA CONJUNTO HABITACIONAL DE 1 MIL APARTAMENTOS AO LADO DE ESTÁDIO DO CORINTHIANS.....	37



VALOR ECONÔMICO (SP)	38
BUNKER ONE E ACELEN INCIAM ABASTECIMENTO DE EMBARCAÇÕES SEM ATRACAÇÃO NO PORTO DE SEPETIBA.....	38
PLANO BUSCA REVITALIZAR COSTA SUL GREGA E CRIAR POLO TURÍSTICO NA ‘RIVIERA DE ATENAS’	38
PORTAL PORTOS E NAVIOS	42
MOL GARANTE APROVAÇÃO DE CLASSE PARA PRIMEIRO PROJETO DE TRANSPORTADOR DE GNL ASSISTIDO POR VENTO.....	42
SETOR DE NAVEGAÇÃO SE ARTICULA PELA MANUTENÇÃO DO DRAWBACK EMBARCAÇÃO E REB.....	42
ARTIGO - INFRAESTRUTURA... DE NOVO?!?.....	44
GRUPO ROMAGA VAI REPRESENTAR EMPRESAS DA INDÚSTRIA NAVAL NA NAVALSHORE	46
HIDROVIAS DO BRASIL INTEGRA POSICIONAMENTO PELA CRIAÇÃO DE UM MERCADO REGULADO DE CARBONO	47
KVH INDUSTRIES APRESENTARÁ OS SEUS TERMINAIS HÍBRIDOS NA 18ª EDIÇÃO DA NAVALSHORE.....	47
PORTOCEL RECEBE PRIMEIRA CARGA NO TERMINAL T32 EM SANTOS.....	48
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	48
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	48



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO POR AMPLIAÇÃO LOGÍSTICA DE FERROVIA

Ela ganhará novas locomotivas para aumentar capacidade de transporte ao cais santista

Por Bárbara Farias



As 12 locomotivas que chegaram são do modelo ES-43BBI, um dos mais modernos do País atualmente (Gil Leonard/Imprensa MG)

A VLI adquiriu 12 novas locomotivas ES-43BBI com o intuito de expandir a capacidade logística da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), a maior do Brasil. Os veículos foram comprados da Wabtec Brasil por R\$ 300 milhões.

Para se ter uma ideia da importância desse corredor no escoamento de produtos de exportação e de importação, em 2023, a FCA e a Ferrovia Norte-Sul (FNS), ambas sob responsabilidade da VLI, juntas transportaram 43,8 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU). Desse total, 43 milhões de toneladas foram movimentadas nos portos brasileiros, sendo 13 milhões no Porto de Santos.

O diretor de Operações do Corredor Sudeste da VLI, Nicolas Szwako, afirmou, em nota, que a companhia está investindo na ampliação da capacidade de transporte de carga na FCA “com o foco de atender às demandas atuais e futuras de nossos clientes, que produzem riquezas no País”.

“Ao fomentar o transporte ferroviário de cargas, geramos impactos positivos no meio ambiente, na economia nacional e na pauta de exportações brasileira”, completou.

A expansão da capacidade e eficiência logística da FCA é um dos projetos da renovação antecipada da concessão da VLI por mais 30 anos, que está em curso nos órgãos reguladores. “É esperado um aumento nas movimentações de carga na ordem de 30% a 40%, somando-se todos os fluxos que compõem a FCA (não apenas o Corredor Sudeste), durante o novo ciclo da concessão”.

As linhas da FCA são a principal via de integração entre as regiões Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste conectando sete estados e o Distrito Federal. A VLI controla também o Tramo Norte da FNS, além de terminais integradores para carga e descarga de produtos localizados em São Luís (MA), Barra dos Coqueiros (SE), São Gonçalo do Amarante (CE), Vitória (ES) e Santos.

Tiplam

A FCA atende a Baixada Santista por meio de seu corredor Sudeste. No Porto de Santos, a VLI opera com o Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), que é um terminal de uso privado (TUP) onde são movimentados soja, milho, açúcar e fertilizantes.

Em 2023, o Tiplam movimentou 13 milhões de toneladas, 12% a mais em comparação ao ano anterior.

De acordo com Nicolas Szwako, o “Tiplam conta com grande infraestrutura para armazenagem de produtos, carregamento e descarga de trens e navios” e “sua operação de exportação é realizada 100% pela ferrovia”.

Acesso terrestre

No entanto, o engenheiro civil especializado em Engenharia de Transportes e colunista de A Tribuna Luis Montenegro afirmou que a eficiência logística passa pelos acessos que, no caso do Porto de Santos, necessitam de investimentos com urgência. “O acesso terrestre é um grande gargalo, talvez seja mais importante até do que o acesso marítimo”.

Atualmente, segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) escoia 51 milhões de toneladas por ano e a meta é subir para 115 milhões de toneladas/ano. Para isso, a cessionária da via que é a Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips) terá que investir R\$ 1 bilhão em infraestrutura num prazo de cinco anos.

Mas, Montenegro calcula que, com o crescimento anual progressivo de movimentação do complexo portuário santista, mais investimentos serão necessários. “Com esses investimentos, o Porto deve alcançar uma capacidade ferroviária em torno de 110 milhões de toneladas/ano, além das 110 milhões de toneladas transportadas por rodovia. Serão 220 milhões de toneladas por ano. Se considerarmos que a movimentação do Porto cresce na média de 5% ao ano, essa capacidade se esgotará em pouquíssimos anos”.

Renovação

A expansão da capacidade e eficiência logística da FCA é um dos projetos da renovação antecipada da concessão da VLI por mais 30 anos, que está em curso nos órgãos reguladores. É esperado um aumento nas movimentações de carga na ordem de 30% a 40%, somando-se todos os fluxos que compõem a FCA.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2024

PORTOCEL RECEBE PRIMEIRA CARGA NO PORTO DE SANTOS

Serão 60 vagões que chegam por meio da ferrovia que corta o terminal

Por ATribuna.com.br



Terminal da Portocel em Aracruz (ES) embarca diferentes produtos (Divulgação)

A Portocel, operadora portuária e de terminais, recebe neste domingo (4) a primeira carga no terminal da Suzano (T32), em Santos. Serão 60 vagões que chegam por meio da ferrovia que corta o terminal.

A empresa, que mantém um porto em Aracruz, no Espírito Santo, considerado um dos mais eficientes do mundo e com capacidade para embarcar 7,5 milhões de toneladas/ano de diferentes produtos – incluindo celulose, rochas, produtos siderúrgicos, cargas de projeto e veículos – realiza seu primeiro recebimento desde que começou a operar o T32 em Santos, em julho deste ano, primeira unidade fora do estado capixaba.

Contratações

A Portocel, que conta com mais de 300 colaboradores diretos na sua unidade em Aracruz, contratou recentemente 50 trabalhadores em Santos, que irão apoiar suas operações na cidade. Com a expansão para Santos, a empresa abre portas para a ampliação de suas atividades.

O T32 acaba de passar por uma reforma que ampliou a capacidade de armazenagem em cerca de 7 mil metros quadrados e adicionou mais quatro linhas à sua malha ferroviária.

Com dois pórticos para descarregamento, a estrutura tem capacidade para 44 vagões com descargas simultâneas.

A empresa

Em atividade há 46 anos no Espírito Santo, a Portocel tem um terminal multimodal e completa infraestrutura logística, instalações e equipamentos integrados a diferentes modalidades de transporte: importação e exportação, longo curso e cabotagem, movimentando celulose, cargas gerais, projetos e granéis, de acordo com as necessidades do mercado.

Conexão

O terminal de Aracruz está conectado por malha rodoviária e ferroviária aos principais centros produtivos e de consumo do país.

A empresa de logística portuária é controlada pela Suzano e Cenibra, dois grandes players do setor de celulose e papel.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2024

“O QUE RESOLVE PROBLEMAS É O PROCESSO, NÃO O SOFTWARE”, AFIRMA RICARDO PUPO LARGUESA

A Tribuna conversou com o sócio-fundador da empresa T2S, especialista em desenvolvimento de sistemas

Por Ted Sartori



"Após tanto desenvolvimento tecnológico, temos hoje mais ou menos postos de trabalho? Temos muito mais, claro", afirma Pupo (Divulgação)

A tecnologia é um processo irreversível em qualquer atividade. Por essa razão, o quadro não é diferente no Porto de Santos, nem em qualquer outro complexo brasileiro e em outros países. Sócio-fundador da empresa T2S, especialista em desenvolvimento de sistemas, Ricardo Pupo Larguesa conversou com A Tribuna e revelou as tendências que estão revolucionando o setor em termos operacionais e profissionais.

Quando se fala em tecnologia portuária e em automação, o que é mais importante? No que os novos sistemas e tecnologias auxiliam a eficiência, agilidade e segurança das operações portuárias em seu dia a dia?

O mais importante é que haja processos bem definidos e eficientes. Costumo dizer que o que resolve problemas é o processo, não o software. O software automatiza, agiliza e organiza o processo de forma sistemática para aumentar o controle e evitar retrabalho e redundâncias. No que diz respeito à automação da operação portuária, há uma dependência muito grande de hardware, então incentivos fiscais são fundamentais para viabilizar economicamente os investimentos na aquisição de equipamentos de ponta, que demandarão um alto nível de integração.

Qual o setor ou quais os setores mais beneficiados atualmente na cadeia portuária? Por quê? E quais serão os próximos, na sua visão?

Por quê? Acredito que o agronegócio seja o mais beneficiado atualmente, sendo um dos pilares da economia brasileira e responsável por uma parte significativa das exportações do País. O avanço da mecanização, a digitalização e a adoção de novas tecnologias, como IoT, drones e big data, têm revolucionado a produtividade e a gestão das operações agrícolas, além de beneficiar também o setor de tecnologia. O setor industrial também se beneficia significativamente da infraestrutura portuária e, no Brasil, ainda tem muita oportunidade de crescimento. Acredito que o setor industrial deva se beneficiar ainda mais no futuro, devido à crescente modernização e automação dos portos.



Quais são os principais programas e soluções implantadas nos últimos anos que ajudaram muito os portos, em especial o de Santos?

Muitos terminais investiram na modernização de seus TOS (Terminal Operating Systems). A modernização desses sistemas permite melhor coordenação e integração tecnológica, resultando em aumento de produtividade e redução de erros. As redes 5G privadas suportam a alta demanda por conectividade estável e de baixa latência, essenciais para a operação de dispositivos IoT e sistemas automatizados em tempo real. RPA (Robotic Process Automation) tem automatizado processos administrativos e operacionais, eliminando tarefas repetitivas e permitindo que os funcionários se concentrem em atividades de maior valor agregado. A segurança de dados também recebeu investimentos significativos para proteger contra ciberataques e garantir a integridade das informações. Big data, que permite prever demandas, otimizar rotas e melhorar a eficiência logística. Espera-se mais investimentos em IA (inteligência artificial), que pode melhorar a previsão de demanda, otimizar a manutenção preditiva de equipamentos e automatizar decisões operacionais complexas, além de muitas outras aplicações, aumentando ainda mais a eficiência e precisão das operações portuárias.

Quais são as novidades mais recentes e que devem ser muito promissoras para o futuro em relação à tecnologia nos portos?

Acredito que a IA seja a mais promissora. Os avanços recentes permitem a criação de tecnologias e ferramentas que automatizam uma ampla variedade de tarefas de maneiras inéditas e a um custo relativamente baixo. A IA pode ser aplicada na otimização da programação de atracação, reduzindo o tempo de espera dos navios e melhora na utilização dos terminais. Além disso, pode ser utilizada para manutenção preditiva de equipamentos, antecipando falhas e programando reparos de forma eficiente, evitando interrupções nas operações. A IA também tem potencial para aprimorar a segurança, com sistemas que identificam ameaças cibernéticas em tempo real e protegem dados sensíveis. Essas aplicações podem transformar a eficiência operacional e a tomada de decisões nos portos, revolucionando o setor. Mas há uma infinidade de possibilidades.

Como você avalia a questão da segurança cibernética e da proteção de dados nos portos? O que precisa melhorar e mudar?

Não apenas o setor portuário, mas todos os setores enfrentam desafios relacionados a ataques cibernéticos. Em geral, as empresas já investem massivamente em hardwares e softwares para proteção contra ciberataques. No entanto, a maior vulnerabilidade ainda reside nas pessoas. A maioria das pessoas não está preparada para se defender contra ciberataques, o que torna as empresas vulneráveis. É preciso investir em treinamentos em todos os níveis, revisar processos constantemente e implementar mecanismos eficientes de controle.

Como a tecnologia modificou o trabalho portuário, as profissões e a forma dele como um todo? Na sua visão, muda o tipo de trabalho?

Toda nova tecnologia gera preocupações sobre a perda de postos de trabalho. No entanto, após tanto desenvolvimento tecnológico, temos hoje mais ou menos postos de trabalho? Temos muito mais, claro. Novas tecnologias criam novos papéis, geralmente demandando mais conhecimento, mas em contrapartida agregam mais valor e pagam melhores salários. Todos devemos estar atentos ao impacto que nossa profissão pode sofrer com as novas tecnologias, e quanto antes aceitarmos a possibilidade de mudança e buscarmos requalificação, mais facilmente nos adaptaremos.

Como você vê essas mudanças no Porto de Santos?

No Porto não é diferente. Tive a oportunidade de conhecer alguns desses 'terminais fantasmas', e fantasma mesmo é apenas a área operacional. Há muitos trabalhadores na retaguarda utilizando tecnologias que permitem os terminais fazerem mais com menos. Isso diminui o custo da logística e traz apenas benefícios à sociedade como um todo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2024

PORTOS E TERMINAIS NO BRASIL ESTÃO SEM ESTRUTURA PARA DESCARBONIZAÇÃO, DIZ ANTAQ

Conclusão acontece após diagnóstico aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Por Bárbara Farias



O mapeamento feito aponta que 14 instalações portuárias já incluíram iniciativas em seu planejamento estratégico, como o Porto de Santos (Vanessa Rodrigues/AT)

Portos e terminais brasileiros ainda não contam com infraestrutura voltada à descarbonização, segundo o Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e Aplicações do Hidrogênio nos Portos, feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), a Agência Alemã de Cooperação Internacional.

De um total de 244 instalações portuárias brasileiras mapeadas, apenas cinco firmaram um acordo ou memorando em prol da produção de hidrogênio verde: os portos públicos de Suape, em Pernambuco, Paranaguá e Antonina, ambos no Paraná, e os privados Terminal Portuário do Pecém, no Ceará e o Porto do Açu, no Rio de Janeiro.

O mapeamento aponta ainda que outras 14 instalações já incluíram esse tipo de iniciativa em seu planejamento estratégico. É o caso dos portos públicos de Santos, Pelotas (RS), Porto Alegre (RS), Aratu, Ilhéus (BA), Salvador (BA), Angra dos Reis (RJ), Itaguaí (RJ), Niterói (RJ) e Rio de Janeiro (RJ), além do Terminal Marítimo Ponta da Madeira, Hidrovias do Brasil - Vila do Conde S.A. (ETC Tapajós - HBSA), Hidrovias do Brasil - Vila do Conde (TUP) e Terminal de Petróleo TPET/ TOil – Açu.

Das 244 instalações portuárias verificadas, 31 foram portos públicos e 213 terminais de uso privado (TUPs), terminais arrendados (TAs) e estações de transbordo de carga (ETCs). Chegou a 93% o total dos que responderam aos questionários, 27 portos públicos (87%) e 66 TUPS, TAs e ETCs (31%).

Por movimentação

Quando se considera como referência a soma da movimentação portuária de cada uma das instalações que responderam ao estudo, esses indicadores somam 88% de portos públicos (371,5 milhões de toneladas) e 70% de terminais (672,9 milhões de toneladas), comprovando a representatividade da amostra obtida.

Atualmente, 19% dos portos públicos e 65% dos terminais (TUPs, TAs e ETCs) que responderam ao questionário possuem um inventário de emissões de gases de efeito estufa, embora a apresentação não seja obrigatória.

Hidrogênio

Quanto às iniciativas relacionadas à cadeia de valor do hidrogênio de baixo carbono e seus derivados, o estudo avaliou quatro iniciativas: produção, abastecimento de embarcações, infraestrutura atual para exportação e importação e a adaptação da infraestrutura para esses fins. De forma geral, nenhuma das instalações possui alguma dessas ações implementada ou em fase de implementação.

Na média entre as iniciativas apresentadas, cerca de 59% não as considera aplicáveis ao seu tipo de operação e aproximadamente 31% as classificou como “não implementada”.

Planejamento

Por outro lado, considerando que se trata de uma tecnologia nova, já existe um número significativo de instalações portuárias que incluíram algumas dessas medidas em seu planejamento.

Conforme o estudo, 12% planejam adaptar sua infraestrutura, 8% querem aplicar na infraestrutura atual, 6% para abastecimento e 5%, na produção.

Considerando o estágio de “acordo ou memorando de entendimento assinado”, esse percentual foi de 2% para adaptação da infraestrutura, 0% para infraestrutura atual, 2% para abastecimento e 4% para produção.

Com relação aos equipamentos operacionais, 5% das instalações já implementaram medidas de eletrificação, 4% estão em processo de implementação e outros 3% em fase de projeto.

Setor precisa de investimentos

O diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, afirma que o processo de descarbonização exige investimentos no setor. A ideia é preparar os portos para receber embarcações menos poluentes e implementar infraestrutura adequada à demanda de energia elétrica.

“Com essas adaptações, será possível receber, em médio prazo, embarcações que já são adaptadas, as chamadas linhas verdes. Atualmente, essa frota deixa de atracar no Brasil por falta de infraestrutura de abastecimento de energia”.

Nery destaca a aprovação do Marco Legal do Hidrogênio Verde, que vai expandir essa indústria. “Fundamental para elaborar um plano de exploração das áreas para a geração de energia eólica offshore”.

Por fim, ele comenta que o processo de descarbonização dos portos envolve medidas de curto, médio e longo prazos. “No curto prazo podem ser adotadas ações que auxiliam o processo de descolonização, como, tarifas menores para embarcações menos poluentes”.

Longo prazo

Diretora-executiva do Instituto E+ Transição Energética, Rosana Santos afirma que a transição energética no mundo, especialmente no setor portuário, ainda é muito incipiente. “Para mim, um navio completamente verde tem chapa de aço fabricada com zero emissão de carbono e utiliza combustível com zero emissão de gás de efeito estufa. No mundo, existem pouquíssimos navios com aço e combustível com zero emissão de carbono”.

Rosana disse que faltam decisão e metas claras para fazer a transição energética na economia global. “O avanço é lento porque esses combustíveis — e eu falo do metanol, não do hidrogênio verde — ainda custam muito mais caro e não são produzidos em larga escala para fornecer aos navios. Essas duas coisas precisam de investimentos. É necessária uma ação global para acelerar essas metas e financiar essa aceleração”.

Ela lembra que o Brasil consegue produzir o metanol a partir de biomassa ou de hidrogênio, próximos aos portos, com preço provavelmente mais competitivo do que o resto do mundo. Mas, esse preço ainda será maior do que o preço do combustível tradicional.

Rosana destacou que o Brasil tem 85% de capacidade instalada de recursos renováveis para produção de eletricidade, enquanto a média mundial é de aproximadamente 20%.

“Em termos de produção de eletricidade para consumo e energia para o transporte, o mundo produz 15% renovável e nós, quase 50%, principalmente por causa do etanol e um pouco por causa do biodiesel”.

Ela pontua que é necessário adensar as cadeias industriais em torno dos portos, para exportar produtos de baixo carbono para o mundo. “Porque o mundo não tem a mesma condição que nós temos para produzir algumas coisas com tão baixas emissões, e os nossos produtos teriam mais valor do que outros de mais altas emissões”.

Os portos, porém, precisam se preparar para essa realidade. “Precisam ter espaço e planejamento para a expansão dessa infraestrutura, além de subestação para fornecer eletricidade limpa suficiente”.

Santos é importante na transição energética

A diretora-executiva do Instituto E+ Transição Energética, Rosana Santos, ressalta que o Porto de Santos tende a ser fundamental na transição energética, porque é grande e está muito próximo de um grande centro consumidor. “A maior parte das indústrias está instalada no estado de São Paulo, que concentra, no interior, a produção sucroalcooleira. O metanol pode ser produzido a partir do etanol. O Porto de Santos tem localização privilegiada e estratégica, até pelo volume de navios que recebe”.

Metas da IMO

A Organização Marítima Internacional (IMO) vem adotando medidas que visam reduzir as emissões do transporte marítimo internacional. Em 2018, foi publicada uma resolução referente à estratégia inicial da IMO para redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) por navios, que foi atualizada em 2023. Foram definidos objetivos, princípios norteadores e instrumentos para orientar os países na descarbonização do transporte marítimo (IMO, 2023).

Além disso, foram estabelecidas metas de descarbonização do transporte marítimo internacional em comparação com 2008. São elas: reduzir a intensidade de carbono em pelo menos 40%, em média, até 2030; reduzir as emissões totais de carbono em pelo menos 20%, buscando 30%, até 2030; reduzir as emissões totais de carbono do transporte marítimo internacional, em pelo menos 70%, buscando 80%, até 2040; atingir o pico de emissões o mais rápido possível e alcançar emissões líquidas zero próximo a 2050.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/08/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

REGÁS, DE SUAPE, DÁ O PRIMEIRO PASSO PARA SE CONECTAR COM GASODUTO DA TAG

Ao utilizar o gasoduto da TAG, o Regás poderá atender clientes que estejam entre os Estados do Ceará e o Rio de Janeiro

Por Ângela Fernanda Belfort - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



Obras do Terminal de Regaseificação de Suape (Regás) que vai entrar em operação no final de 2025. Foto: Regás/Divulgação

O gás que chegar ao Terminal de Regaseificação de Suape (Regás) poderá ser distribuído nos dutos da Transportadora Associada de Gás – TAG, dona do gasoduto conhecido como Nordeste, que conecta os Estados do Sudeste ao Nordeste. O Regás e a TAG assinaram um termo de



compromisso (TC), estabelecendo a realização dos estudos necessários para a conexão do terminal ao sistema de gasodutos da TAG.

“Nossa ideia é jogar o gás dentro desta malha já existente (da TAG) e, desse modo, chegar em clientes que estão entre o Rio de Janeiro e o Ceará”, comenta o diretor-presidente da OnCorp, João Mattos. O uso desta malha de distribuição pode trazer novos clientes ao Regás deixando o empreendimento mais sustentável e com mais possibilidades de ofertar o produto num país em que a oferta de gás pode ser um diferencial, principalmente para térmicas e indústrias eletrointensivas.

João argumenta também que a assinatura do TC com a TAG tem uma simbologia única de ser o primeiro Terminal privado a nascer já com uma conexão com a rede de transporte. Atualmente em obras, o Regás vai receber o Gás Natural Liquefeito (GNL) importado e utilizar uma embarcação do tipo Floating Ship Regaseification Unit (FSRU), que vai fazer a regaseificação do produto. O empreendimento tem a sua data de operação prevista para o final de 2025.

A TAG já possui cerca de 300 km de gasodutos em operação no Estado de Pernambuco, atendendo ao fornecimento do gás natural à companhia distribuidora local, a Copergás, e indústrias em geral.

O impacto do Regás

A oferta de gás natural pelo Regás é importante para a economia do Estado, porque pode viabilizar a implantação de grandes empreendimentos que usem este tipo de combustível. Pernambuco não possui produção onshore ou offshore de gás. Ou seja, todo o gás natural vem de outros Estados.

Ainda de acordo com a OnCorp, as obras do Regás vão entrar, em setembro próximo, na segunda fase, que é a recuperação completa do Cais de Múltiplo Uso (CMU) do Porto de Suape. O investimento nesta etapa será de R\$ 60 milhões e inclui a completa substituição de placas nos banzos inferior e superior.

O investimento total previsto no terminal é estimado em R\$ 1,5 bilhão, englobando também o valor do leasing do navio tipo FSRU que vai fazer a regaseificação do produto.

Para o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de PE, Guilherme Cavalcanti, “a consolidação da infraestrutura de gás em Pernambuco é passo fundamental na nossa estratégia de transição energética e competitividade do Estado”.

*Com informações do Regás

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 05/08/2024

MAIS DINHEIRO E NOVA PROMESSA: DESTA VEZ A TRANSNORDESTINA DESTRAVA?

Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS), fruto da articulação com Congresso, inclui mecanismo para fomentar recursos para a Transnordestina, obra renascida no primeiro mandato de Lula

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

De autoria do Senado e aprovado em julho pela Câmara dos Deputados, o Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS) sancionado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva na última sexta-feira (2), em cerimônia no Porto de Pecém, no município cearense de São Gonçalo do Amarante, inclui mecanismo que pode destravar a ferrovia Transnordestina. A expectativa é de que o novo fundo arrecade cerca de R\$ 10 bilhões, com R\$ 3,6 bilhões previstos para serem aplicados na ferrovia.



De acordo com o Ministério dos Transportes, a ferrovia Transnordestina pode receber R\$ 3,6 bilhões via Fundo de Investimento em Infraestrutura Social. Arte: ME com quadro da Agência Gov e foto da Infra



“A Transnordestina é a maior obra de infraestrutura do Nordeste. E vamos fazer os três braços: Piauí, Ceará e Pernambuco. Integrar a região é um compromisso. O governo passado abandonou Pernambuco na estratégia de desenvolvimento, corrigimos esse equívoco. Com esse novo aporte, a gente prevê que até 2027 concluímos a obra, mas esse evento é um convite para concluir ainda neste mandato do presidente Lula”, disse o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Essas obras devem ter início imediato no trecho cearense, segundo Renan Filho. “Estão na boca do jiqui”, disse ele durante a cerimônia em Pecém, fazendo referência a uma expressão nordestina. Jiqui é um cesto usado para carregar caça e pesca. O trecho inicial dessa retomada, informou o ministro, vai de Quixeramobim a Quixadá, é estimado em 50 quilômetros e vai demandar R\$ 750 milhões, sendo R\$ 600 milhões oriundos do BNDES.

As obras passam pelo Porto de Pecém e incluem passarela para conectar os navios de carga aos trilhos da ferrovia, segundo informou o presidente da Transnordestina Logística (TLSA), controlada pelo grupo CSN, Tufi Daher Filho.

O executivo afirmou ainda, durante a cerimônia, que o trecho anunciado pode ser apenas o primeiro passo para que a ligação entre Piauí, Ceará e Pernambuco, parte mais audaciosa das próximas etapas das obras, seja concluída antes de 2027, como previsto, e coincida com o fim do atual mandato de Lula, em 2026. “Nós vamos concluir porque o senhor é um obstinado. E eu também”, disse Daher Filho, dirigindo-se a Lula.



Trabalho de alinhamento e nivelamento dos trilhos nas obras da Ferrovia Transnordestina é feito por máquinas. Foto: Ministério do Planejamento/Divulgação

Obra nos trilhos com o FIIS

Parte dessa confiança se deve ao novo formato de investimentos criado pelo FIIS. A lei sancionada determina que os recursos virão de dotações orçamentárias, empréstimos com instituições financeiras nacionais e internacionais, convênios com a administração pública e de outras fontes.

O fundo deverá ser administrado por um comitê gestor coordenado pela Casa Civil da Presidência da República, conforme regulamento, e terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O projeto determina que os recursos do fundo poderão financiar a educação infantil, a educação fundamental e o ensino médio; a atenção à saúde pública primária e especializada; a melhoria da gestão da segurança pública, além de outras atividades definidas pelo comitê gestor.

Segundo a Câmara dos Deputados, para ajudar a financiar a conclusão da ferrovia Transnordestina, o projeto também permite ao Banco do Nordeste (BNB) renegociar termos, prazos e demais condições financeiras de empréstimos cujos riscos são suportados, parcial ou integralmente, pela União, podendo inclusive realizar novos desembolsos.

Estão previstos repasses no valor de R\$ 1 bilhão por ano entre 2024 e 2026, e mais R\$ 600 milhões em 2027. O dinheiro permitirá a conclusão de mais de mil quilômetros de trilhos que correspondem a três trechos próximos ao Porto de Pecém, e as obras serão tocadas pela concessionária TLSA.

Porto de Pecém beneficiado

O governador do Ceará, Elmano de Freitas, destacou que as novas obras estão interligadas a outro projeto sancionado pelo presidente Lula na última sexta-feira: o Marco Legal do Hidrogênio de Baixo Carbono. Este projeto inclui a adaptação do Porto de Pecém à nova fonte de energia. Parte da produção do chamado hidrogênio verde naquele porto será conectada a outras regiões pela Transnordestina. “O povo do sertão do Ceará vai transformar sol em energia e poder usar essa produção para ter renda”, afirmou o governador.

As obras da Transnordestina retomaram o ritmo acelerado em 2023, com a volta de investimentos federais. O empenho do governo é para que a entrega da Fase 1 da ferrovia ocorra até 2027 e até 2029 a Fase 2. O empreendimento é considerado estratégico para o transporte de grãos, fertilizantes, cimento, combustíveis e minério, principalmente com fins de exportação, alavancando a balança comercial brasileira.



Presidente Lula posa com operários em visita a trecho da ferrovia Transnordestina em Iguatu (CE), no dia 5 de abril de 2024. Foto: Ricardo Stuckert/PR

O que é a Transnordestina

O projeto da Transnordestina conta com 1.209 quilômetros de extensão na linha principal, que liga Eliseu Martins, no Piauí, ao porto do Pecém, no Ceará, passando por Salgueiro, em Pernambuco. Também estão previstos 548 quilômetros de trilhos partindo de Salgueiro em direção ao Porto de Suape, em Pernambuco. Este braço da ferrovia havia sido excluído do contrato de concessão na gestão anterior. Em 2023, o governo federal decidiu pela inclusão do traçado no Novo PAC e agora há previsão de que sejam destinados R\$ 450 milhões para este ramal.

O Ministério dos Transportes, por meio da Infra S.A., publicou o edital de contratação da empresa que será responsável pelo projeto executivo de engenharia para implantação desse trecho pernambucano em abril deste ano. Uma vez concluída, esta parte da ferrovia vai permitir o escoamento de produtos do Agreste de Pernambuco e da região do Araripe, importante polo gesseiro. O ramal ainda é considerado fundamental para a economia dos estados vizinhos da Paraíba e Alagoas.

Lembrança de Lula

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, por sua vez, afirmou que a obra entrou em seu radar pessoal em 1989, quando da primeira campanha à Presidência de que participou. Em conversa com o ex-governador de Pernambuco Miguel Arraes, durante viagem de avião, Arraes teria dito da importância do projeto. “Eu fiquei com aquilo na cabeça”, afirmou Lula, durante o discurso em Pecém. A partir de seu primeiro mandato, lembrou, foram dezenas de reuniões com governadores e parlamentares para dar início às obras, sempre às voltas com interesses e interpretações diferentes. “Era um inferno”, disse. Com o avanço das negociações e com a feitura de marcos legais, com participação do Congresso, Lula viu o projeto ganhar fôlego. “Imaginei que ia ser inaugurada em 2012”.

O presidente da República havia recordado que a história da Transnordestina é longa e, como de praxe na prática política quando os assuntos envolvem mais de um ente federativo, cheia de percalços. O primeiro registro, no século 20, da necessidade de construir a ferrovia foi atribuído a Celso Furtado, em 1956, segundo lembrara o ministro Renan. Pequenos trechos foram construídos, alguns abandonados, desde então.

Depois de deixar a Presidência e da turbulência política que se seguiu a partir de 2016, as obras que estavam em andamento foram paralisadas. Tanto Lula quanto ministros que falaram durante o

encontro no Porto de Pecém asseguraram confiança de que, a partir de agora, o projeto vai caminhar para sua conclusão.

*Com informações da Agência Gov

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 05/08/2024

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO VERDE TORNA PECÉM UM DOS PORTOS MAIS COMPETITIVOS DO MUNDO EM RELAÇÃO AO COMBUSTÍVEL, DIZ MINISTRO

Silvio Costa Filho participou de cerimônia de sanção da lei do hidrogênio e afirmou que marco legal dá protagonismo ao Brasil na produção do combustível



Ministro Silvio Costa Filho participou de cerimônia de sanção da lei do hidrogênio verde - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou nesta sexta-feira (2), da cerimônia de sanção do Projeto de Lei 2308/2023, que institui o marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, em Fortaleza (CE). A área desponta também como a casa do Hidrogênio Verde (H2V) no Brasil, uma vez que abriga os primeiros projetos do setor no país. A Lei foi assinada pelo

presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que também sancionou o Projeto de Lei que garante o financiamento da Transnordestina.

Silvio Costa Filho afirmou que o ato de assinatura coloca o Porto de Pecém como um dos mais competitivos no mundo em relação ao hidrogênio verde. “A partir de hoje, o Brasil e o mundo começam a observar o Porto de Pecém com uma grande janela de oportunidades para se investir em hidrogênio verde. Um porto tão importante para o Nordeste, um porto que no ano passado movimentou 17 milhões de toneladas e esse ano podemos chegar a quase 19 milhões de toneladas. Um porto que tem gerado emprego e tem gerado renda”, destacou.

O ministro também agradeceu ao Porto de Rotterdam, por ter acreditado no Ceará e no Nordeste Brasileiro desde o primeiro momento, quando se instaurou em Pecém e aos trabalhadores do porto, por colocarem o local como referência. Costa Filho ressaltou a importância da Transnordestina para a região.

“Ela [a Transnordestina] será fundamental, não só para o porto de Pecém, mas para o porto de Itaqui, para o porto de Suape e para todos os nossos portos, que em pouco mais de cinco anos, depois da Transnordestina pronta, nós vamos aumentar em mais de 20% a competitividade dos nossos portos, já no primeiro momento”, garantiu. O ministro terminou a sua fala reafirmando que a região Nordeste é parte importante da solução do Brasil.

Energia limpa

Para o presidente Lula, quando se trata de matriz energética limpa, o Brasil é referência. “Quando eu vejo as pessoas falando sobre hidrogênio verde, energia solar, energia eólica e biomassa, eu fico pensando: qual é o país do mundo que pode competir com o Brasil? Qual é o país do mundo que tem condições de competir com o nosso país nessa questão da transição energética?”, questionou.



Lula falou ainda que, como governo, cobrar dos países ricos mais iniciativas para o uso de energia limpa, “porque somos nós que temos florestas para preservar, eles já queimaram as deles, então que nos ajudem a preservar, para o mundo ficar melhor”.

Já o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, classificou a política do presidente Lula como “protagonista global da transição energética justa e inclusiva, que lidera a economia verde, sem adicional de custos para os brasileiros”.

O desenvolvimento ecológico, segundo o ministro, cria uma nova indústria no Brasil, “que garante a soberania energética e a segurança alimentar e de grande importância para a agricultura familiar e para o agronegócio nacional”, ressaltou.

Segundo o ministro de Transportes, Renan Filho, o Brasil é o país que tem a matriz energética mais limpa do mundo. “E é por isso que a gente vai ter, aqui, a condição de fazer essa transição energética para um projeto novo”. O ministro destacou a parceria com o porto de Roterdã, que coloca a gestão de Pecém na vanguarda internacional da gestão. “É por isso que esse porto é, hoje, um dos que mais crescem no Brasil. Vai crescer na vertente do hidrogênio verde e vai se transformar quando a gente concluir as obras da Transnordestina”, afirmou.

Hidrogênio verde

O Hidrogênio verde é considerado o mais limpo entre os tipos de hidrogênio, devido às baixas emissões de carbono que produz e é considerado o mais sustentável e vantajoso, pois auxilia na descarbonização da economia e pode substituir combustíveis fósseis em setores como indústria e transportes.

O Brasil tem grande potencial para ser um dos maiores produtores de hidrogênio verde do planeta devido às vantagens naturais associadas a uma matriz elétrica predominantemente renovável. Os projetos brasileiros de H2V estão concentrados no nordeste do País devido à grande produção de energia eólica, solar e disponibilidade de água.

O evento contou com a presença dos ministros Renan Filho (Transportes), Waldez Góes (Integração e Desenvolvimento Regional), Alexandre Silveira (Minas e Energia), Wellington Dias (Educação), e do governador do Ceará, Elmano de Freitas.

Porto do Pecém

O porto do Pecém possui localização geográfica estratégica, mais próximo dos Estados Unidos, da Europa e do Norte da África, infraestrutura completa, pronta para receber a instalação de grandes empresas, e desenvolvimento portuário e industrial, visando o aumento da competitividade no mercado internacional.

Composto por área industrial, porto e Zona de Processamento de Exportação (ZPE), o Complexo do Pecém impulsiona a economia do Ceará. De janeiro a março de 2024, o Porto registrou crescimento na movimentação de 18%, um total de 4,4 milhões de toneladas de cargas.

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

Data: 05/08/2024

“Para entender a importância disso, basta ver como o Ministério conseguiu, em pouquíssimo tempo, trazer de volta a acessibilidade aos habitantes do RS”, enfatizou o secretário-executivo George Santoro



Ministério dos Transportes lança Planejamento Estratégico de 2024 a 2027 - Foto: Marcio Ferreira/MT

Integrar inovação e sustentabilidade nos projetos. Esse é o objetivo do Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes (MT) para o período de 2024 a 2027, que foi apresentado nesta segunda-feira (5).

Para o secretário-executivo do MT, George Santoro, a diretriz é importante não só para garantir rodovias e ferrovias mais seguras e eficientes, mas também para facilitar respostas em casos de crises climáticas, como a que atingiu o Rio Grande do Sul.

“Trazer a questão da sustentabilidade para dentro do Ministério foi fundamental não só para mudar a cultura, mas por uma questão de adaptação ao que o mundo vem passando com eventos climáticos cada vez mais extremos”, detalhou Santoro. “Para entender a importância disso, basta ver o que aconteceu ao Rio Grande do Sul e como o Ministério conseguiu em pouquíssimo tempo trazer de volta a acessibilidade aos habitantes do estado”, destacou.

Por meio de um diagnóstico interno, os planejadores identificaram os pontos fortes e fracos da pasta e estabeleceram metas e prioridades para os próximos anos. “Nesse sentido, buscamos estabelecer projetos mais pragmáticos, que tenham clareza do que conseguiremos cumprir com métricas capazes de aferir o andamento de cada um deles”, ressaltou Santoro.

Desse modo, foi estabelecida uma carteira estratégica com projetos e indicadores a serem seguidos nos próximos anos. Entre os pontos, destacam-se a institucionalização da agenda de sustentabilidade; a implementação de concessões inteligentes; a consolidação do plano de segurança no trânsito e a implementação do programa de integridade.

Parcerias

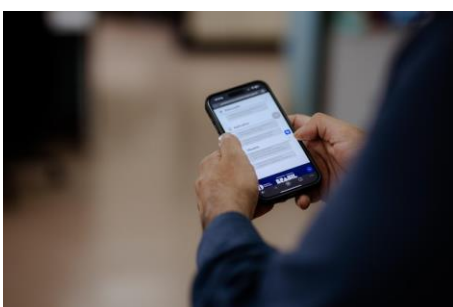
A elaboração do Planejamento Estratégico do Ministério dos Transportes contou com consultoria do EloGroup, representado pelo consultor Marcello Ponce, e apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), presente ao evento na figura da especialista Líder de Transporte do BID, Ana Beatriz Monteiro.

Também participaram da cerimônia o secretário Nacional de Trânsito, Adualdo Catão, e o subsecretário de Sustentabilidade do MT, Cloves Benevides.

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

Data: 05/08/2024

NA PONTA DOS DEDOS: NOVO APLICATIVO PARA REGISTRO DE SINISTROS DE TRÂNSITO ENTRA EM FASE DE TESTES PARA APRIMORAR COLETA DE DADOS



Hoje, a alimentação é feita manualmente e enviada até três meses depois. Atraso no repasse das informações prejudica planejamento de políticas e ações de trânsito

Com o novo aplicativo, todos os agentes envolvidos nas ocorrências poderão registrar os dados dos acidentes assim que possível e com poucos cliques. FOTO: Márcio Ferreira

Sai o papel, entra o digital. A versão digital do Registro de Estatística e Sinistros de Trânsito (Renaest) já está em fase de

testes em todo o país, trazendo mais agilidade e precisão nos registros de sinistros de trânsito. O período de teste é necessário para analisar a experiência de uso dos agentes e realizar ajustes na ferramenta, mas a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) já prevê o lançamento definitivo do aplicativo durante o primeiro trimestre de 2025.

O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, destaca a importância de uma coleta rápida e eficaz. "É fundamental que a Senatran avalie a qualidade dos dados locais, estaduais e municipais para aprimorar as estatísticas nacionais. Assim, poderemos utilizar essas informações para reduzir a mortalidade no trânsito brasileiro" detalha.

Além da lentidão da alimentação manual, o prazo para envio dos dados é outro entrave: os órgãos de trânsito têm até três meses para repassar as informações, o que tem impacto na elaboração de políticas públicas eficazes. Com o novo aplicativo, todos os agentes diretamente envolvidos nas ocorrências (como policiais e bombeiros) poderão registrar os dados dos acidentes assim que possível e com poucos cliques. É mais um passo para reforçar a segurança nas vias do país e assegurar que as metas do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) sejam cumpridas.

O que é exatamente o Renaest?

O Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito é uma ampla base de dados da Senatran, que dá suporte a estudos e pesquisas voltados à melhoria da segurança viária no país. Este sistema também é integrado a outros três: o RENAAM (Registro Nacional de Veículos Automotores), o RENACH (Registro Nacional de Condutores Habilitados) e o RENAINF (Registro Nacional de Infrações).

Por ser uma base compartilhada, todos os órgãos responsáveis pela gestão do trânsito nas esferas federal, estadual e municipal deverão colaborar para garantir a melhor eficácia e maior abrangência possível do Renaest.

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

Data: 05/08/2024

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEBATE A CRIAÇÃO DE MAIS UMA FERRAMENTA QUE DEVE INCENTIVAR INVESTIMENTOS SUSTENTÁVEIS EM TODO O PAÍS

Evento, que contou com a participação do Fundo Mundial para a Natureza, discutiu aplicações no setor de transportes



Nesta segunda-feira (5), o Ministério dos Transportes foi palco de um workshop sobre o Taxonomia Sustentável Brasileira, com a participação do World Wide Fund (WWF). FOTO: Eduardo Cysne

Nos últimos anos, o planeta registrou as temperaturas mais altas já vistas, confirmando a ameaça real do aquecimento global. Atento a isso, o Governo Federal tem priorizado projetos voltados para transformações ecológicas, buscando criar uma mudança de paradigma.

Entre esses projetos, destaca-se a Taxonomia Sustentável Brasileira, um instrumento, em fase de elaboração, que tem como objetivo atrair investimentos em infraestrutura adaptados à nova economia verde. Nesta segunda-feira (5), o Ministério dos Transportes foi palco de um workshop sobre o tema, com a participação da World Wide Fund (WWF).

"Se formos proativos e trouxermos o melhor do nosso conhecimento para orientar o debate, com certeza teremos um conjunto normativo que alavancará investimentos, proporcionando maior previsibilidade para as carteiras brasileiras", explicou o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides.

A Taxonomia Sustentável é um sistema de classificação que identifica atividades econômicas ambientalmente sustentáveis, ajudando investidores, empresas e governos a direcionar investimentos para projetos que promovam a sustentabilidade ambiental. Em resumo, é uma ferramenta essencial para orientar investimentos rumo a uma economia mais verde e resiliente.

"Temos um novo plano rodoviário e ferroviário e a maior emissão de debêntures da história. Esse processo, que envolve a taxonomia, não deve ser separado desses assuntos", concluiu Benevides.

De acordo com a especialista em infraestrutura e governança hídrica da WWF, Silvia Zanatta, essa será uma ferramenta balizadora das tomadas de decisões do governo brasileiro no que diz respeito à sustentabilidade

"A segunda fase é a de buscar a regulação, como isso será aplicado e como operacionalizar a taxonomia", concluiu Zanatta.

A expectativa é a de que o documento esteja pronto até novembro deste ano.

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

Data: 05/08/2024

FERROVIAS – TRANSNORDESTINA: NOVO FUNDO ASSINADO POR LULA PREVÊ APORTE DE R\$ 3,6 BI E MAIS DE 4 MIL EMPREGOS NO CEARÁ

"Vamos fazer os três braços: Piauí, Ceará e Pernambuco. É a maior obra de infraestrutura do Nordeste, integrar a região é compromisso", apontou o ministro Renan Filho. Lula também sancionou o Marco Legal do Hidrogênio Verde, modalidade de combustível sustentável



Trecho da Transnordestina em obras - Divulgação/TSLA

Com um novo formato de investimentos sancionado nesta sexta-feira pelo presidente Lula, as obras da Transnordestina ganharam fôlego. A assinatura que deu esse impulso foi a de criação do Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS). A expectativa é de que o novo fundo arrecade cerca de R\$ 10 bilhões, com R\$ 3,6 bilhões previstos para serem aplicados na ferrovia. O ministro Renan Filho participou da cerimônia para sanção

que aconteceu no Porto do Pecém (CE), onde destacou que a entrega deste projeto é uma prioridade.

"São 12 bilhões de reais ao todo, Transnordestina é a maior obra de infraestrutura do Nordeste. E vamos fazer os três braços: Piauí, Ceará e Pernambuco. Integrar a região é um compromisso. O governo passado abandonou Pernambuco na estratégia de desenvolvimento, corrigimos esse equívoco. Com esse novo aporte, a gente prevê que até 2027 concluímos a obra, mas esse evento é um convite para concluir ainda neste mandato do presidente Lula", pontuou Renan Filho.

O presidente Lula acompanhou a fala do ministro, revelando o peso da obra em sua história pessoal e política. "Minha mãe teve que sair de Caetés (PE) como outros muitos para buscar sustento em São Paulo. E a vida inteira ouvi que tudo o que tinha de ruim era no Nordeste. Pior índice de alfabetização, no Nordeste. Pior índice de desenvolvimento humano, no Nordeste. Essa obra, eu dou importância a ela desde o meu primeiro mandato, para que essa região seja lembrada pelo progresso. Antes de eu deixar a presidência, quero andar na Transnordestina até esse porto!".

A liberação de recursos pelo Fundo de Investimento em Infraestrutura Social vai ocorrer através de financiamento pelo Banco do Nordeste. Para a Transnordestina, estão previstos repasses no valor de R\$ 1 bilhão por ano entre 2024 e 2026, e mais R\$ 600 milhões em 2027. O dinheiro permitirá a conclusão de mais de mil quilômetros de trilhos que correspondem a três trechos próximos ao Porto



do Pecém. A execução desta parte da obra está a cargo da Transnordestina Logística (TSLA), controlada pelo grupo CSN.

“A liberação dos recursos teve um trabalho conjunto do Governo Federal, do Ministério dos Transportes e dos governos estaduais. Fundamental para o avanço dos trabalhos.”, resumiu o presidente da Transnordestina Logística, Tufi Daher Filho.

As obras da Transnordestina retomaram o ritmo acelerado em 2023, com a volta de investimentos federais. O empenho do governo é para que a entrega da Fase 1 da ferrovia ocorra até 2027 e até 2029 a Fase 2. O empreendimento é considerado estratégico para o transporte de grãos, fertilizantes, cimento, combustíveis e minério, principalmente com fins de exportação, alavancando a balança comercial brasileira.

Ferrovia de histórias

Duas mulheres nordestinas e engenheiras. Duas histórias que se cruzam nos trilhos da Transnordestina. Larissa Araújo, 32 anos, e Islay Lopes, 30 anos, cresceram ouvindo relatos de tios e avós sobre longas viagens de trem do interior para Fortaleza. Histórias de um tempo em que as ferrovias eram um dos principais meios de transporte de pessoas para longas distâncias. Hoje, elas trabalham juntas no planejamento e execução do maior desafio de infraestrutura do Brasil e comemoram o anúncio de recursos que serão decisivos para a conclusão deste projeto.

Larissa é de Fortaleza e o traçado da Transnordestina carrega a identidade da família dela, originalmente de Cedro e que veio para a capital trazida por antigas locomotivas. “Minha primeira relação com as ferrovias foi ouvindo histórias da minha família, que usava o trem de passageiros, uma linha da FTL antiga. A mesma linha que a gente vai passar por perto, acompanhando com o novo traçado da Transnordestina. Aquela linha foi muito utilizada pela minha mãe, assim como pelos meus tios e meus avós para vir para Fortaleza. É emocionante ver que este projeto em que eu trabalho, desta nova ferrovia, passa por uma parte da minha história, pela história da minha família”.

Quando os pais souberam que Larissa iria trabalhar no projeto da Transnordestina, a sensação foi de orgulho. “Quando eu entrei para aqui [na TSLA], meus pais ficaram muito orgulhosos tanto por ter uma filha engenheira, como por eu estar trabalhando com algo que marcou nosso passado, o trem”.

Para Islay, os olhos estão no futuro. Ela conta que nunca andou de trem e espera ansiosa ver os vagões correrem pelos trilhos da Transnordestina. “Sou do interior e minha tia contava histórias de quando ela andava de trem. Eu nunca andei, não tem muitos hoje, mas trabalhar nessa ferrovia é ver o projeto saindo do papel. E quem sabe um dia eu não ando também nos trens da Transnordestina”. O trabalho dela envolve cálculo de orçamento das obras. “Meu sentimento hoje é de orgulho e felicidade. Estou muito feliz, vai chegar verba. O resultado disso é a obra saindo”, comemora.

O projeto da Transnordestina conta com 1.209 quilômetros de extensão na linha principal, que liga Eliseu Martins, no Piauí, ao porto do Pecém, no Ceará, passando por Salgueiro, em Pernambuco. Também estão previstos 548 quilômetros de trilhos partindo de Salgueiro em direção ao Porto de Suape, em Pernambuco. Este braço da ferrovia havia sido excluído do contrato de concessão na gestão anterior. Em 2023, o governo federal decidiu pela inclusão do traçado no Novo PAC e agora há previsão de que sejam destinados R\$ 450 milhões para este ramal.

O Ministério dos Transportes, por meio da Infra S.A., publicou o edital de contratação da empresa que será responsável pelo projeto executivo de engenharia para implantação desse trecho pernambucano em abril deste ano. Uma vez concluída, esta parte da ferrovia vai permitir o escoamento de produtos do Agreste de Pernambuco e da região do Araripe, importante polo gesseiro. O ramal ainda é considerado fundamental para a economia dos estados vizinhos da Paraíba e Alagoas.

Hidrogênio Verde

Também nesta sexta-feira (2) o presidente Lula sancionou o projeto de lei (PL nº 2.038/2023) que define a Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, voltada à transição

energética. O texto estabelece diretrizes para a produção, transporte e uso do hidrogênio verde e institui uma certificação voluntária e incentivos federais tributários para estimular a produção e utilização deste combustível.

“É outra coisa especial ter essa sanção hoje. A gente discute hidrogênio verde porque o mundo precisa fazer uma transição energética e o Brasil é o país que tem a matriz energética mais limpa do mundo. Isso foi garantido pelo presidente Lula lá atrás. E é por isso que a gente tem condições de fazer essa transição com o hidrogênio verde”, comentou Renan Filho.

O Ministério dos Transportes integra o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e atua em colaboração com o Ministério de Minas e Energia e demais órgãos para desenvolver projetos que facilitem a adoção de combustíveis limpos no setor de transportes. Isso inclui a implementação de infraestrutura para produção, armazenamento e distribuição, bem como incentivos para a pesquisa em veículos movidos a hidrogênio.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 05/08/2024



PORTAL PORTO GENTE

APS ABRE INSCRIÇÕES DE PATROCÍNIO PARA FESTIVAL PORTO-CIDADE E OUTROS PROJETOS

Redação Portogente

Inscrições de projetos podem ser feitas até dia 15 de setembro

A Autoridade Portuária de Santos (APS), empresa responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos, abriu inscrições de projetos para concorrerem ao patrocínio da empresa no ano de 2025. São dois editais, sendo um para o Festival Porto-Cidade, série de eventos para comemorar o aniversário de 133 anos do Porto de Santos, em 2 de fevereiro. O outro é para projetos a serem realizados ao longo do ano, nas áreas social, ambiental, de cultura, educação e esporte. O patrocínio da APS pode chegar a R\$ 240 mil por projeto.



Foto: Divulgação

"A Autoridade Portuária de Santos incentiva importantes projetos e ações com os patrocínios. E já determinei a ampliação desta iniciativa para que tenha mais abrangência e reforce a marca da APS na região, no País e no mundo, já que o Porto de Santos atende 600 destinos em quase 200 países", afirmou o presidente Anderson Pomini.

As inscrições vão até o dia 15 de setembro. No dia 21 de agosto, às 14h30, haverá uma oficina online aberta para os interessados em inscrever projetos, abordando questões como metodologia de análise, política de patrocínios e documentação necessária. O acesso à oficina é gratuito a qualquer interessado. O link para acessar a plataforma online em que será realizada a oficina consta nos editais, que podem ser consultados no site do Porto de Santos.

O objetivo é fortalecer a marca, pelo que as propostas serão julgadas principalmente em função da expectativa de retorno de imagem do projeto e das contrapartidas apresentadas. Será aceita apenas uma proposta por proponente. A APS poderá patrocinar os projetos com recursos próprios e por meio de incentivos fiscais (Lei Rouanet e Lei do Esporte).

Para projetos ligados à atividade-fim da empresa, como feiras, fóruns e outros eventos de comércio exterior e logística, a empresa mantém aberto um edital permanente, que pode ser consultado na mesma página do site.

Dúvidas, sugestões e solicitações de informações adicionais sobre patrocínios e a Chamada de Projetos podem ser encaminhadas ao e-mail patrocínios@portodesantos.gov.br.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 05/08/2024

ECOVIAS PROSEGUE COM OBRAS DE REVITALIZAÇÃO DE PAVIMENTO NO TRECHO DE SERRA DA VIA ANCHIETA DURANTE O MÊS DE AGOSTO

Redação Portogente

Trabalhos serão realizados no período noturno, durante a semana, e no período diurno por três sábados ao longo do mês.

A concessionária Ecovias, que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), dá continuidade às obras de revitalização de pavimento no trecho de serra da Via Anchieta, que iniciaram em março e seguem até novembro. Os trabalhos incluem os sentidos Norte e Sul, e também abrangem parte das rodovias dos Imigrantes e Padre Manoel da Nóbrega.



Foto: Divulgação

Com o objetivo de causar o menor impacto possível no trajeto dos usuários, a Ecovias priorizou a execução dos trabalhos para o período noturno, das 20h às 5h. Na pista Norte, as intervenções serão realizadas no dia 1º de agosto (quinta-feira), com interdição total do km 55 ao km 40. Já na pista Sul, os serviços ocorrerão de 5 a 8, de 12 a 15 e de 26 a 29 de agosto, sempre de segunda a quinta-feira, com interdição total do km 40 ao km 55.

A pista Norte da Anchieta, neste mês, também receberá serviços que só podem ser realizados durante o dia, das 9h às 18h, para garantir a segurança dos trabalhadores, geralmente nas encostas e fora da plataforma da pista. As obras serão executadas nos dias 10, 17 e 24 (sábados), com interdição total do km 55 ao km 40.

As intervenções que não necessitam de interdição total das vias serão realizadas de 19 a 22 de agosto, de segunda a quinta-feira, das 20h às 5h, com bloqueio alternado de faixas no sentido Norte das rodovias Anchieta e Imigrantes, simultaneamente, nos trechos de serra. Os horários e datas das obras podem ser ajustadas conforme as condições de tráfego e clima, ou em caso de imprevistos no SAI.

Estão programados o recapeamento com asfalto borracha, manutenção e reparos em viadutos e túneis, limpeza e revitalização de sinalização, recuperação de pavimento rígido, pintura, monitoramento de encostas e podas de árvores e vegetação. Esses serviços, além de serem importantes para manter a qualidade, segurança e o conforto dos usuários nas rodovias do SAI, recebem atenção redobrada na serra por concentrar um alto volume de tráfego de veículos comerciais pesados, como carretas e caminhões, em direção à Baixada Santista.

Operações especiais

Quando a pista Norte da Via Anchieta estiver bloqueada no trecho de serra para obras, o SAI estará em Operação 5x3. Para a descida, o motorista poderá utilizar a pista Sul da Via Anchieta ou a pista Sul da Rodovia dos Imigrantes. A subida da serra será realizada apenas pela pista Norte da Imigrantes.

Já enquanto a pista Sul da Via Anchieta estiver bloqueada, o tráfego de ônibus e caminhões — que devem obrigatoriamente descer a serra pela Via Anchieta — será direcionado para a pista Norte da rodovia, que estará com a mão de direção invertida, e será utilizada para descer a serra. Nessa configuração, também chamada de Operação 5x3, a descida para o litoral é realizada pela pista Norte da Anchieta e pista Sul da Imigrantes. A subida será realizada pela pista Norte da Rodovia dos Imigrantes.

Além das equipes da concessionária, as operações contarão com o apoio do Policiamento Rodoviário. Os trechos em obras estarão devidamente sinalizados, seguindo as normas vigentes e com avisos nos painéis de mensagens variáveis, placas operacionais ao longo das rodovias, além de banners informativos com dias e os horários dos bloqueios em passarelas localizadas no trecho de serra.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 05/08/2024

NAVIOS VERDES: A ESTRADA PARA ZERAR EMISSÕES NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Editorial Portogente

O aperfeiçoamento da sociedade é uma questão de otimização da geração e utilização da energia

Recentemente divulgado pela Portos do Paraná, 'Navios Verdes' terão prioridade de atracação. Sem sombra de dúvida, uma medida acertada que se junta aos esforços mundiais da indústria de transporte marítimo para diminuir as emissões de CO₂, em seu papel de movimentar cargas por longas distâncias. Estima-se que 3% no do total das emissões de gases do efeito estufa no planeta sejam gerados por essa modalidade de transporte.



Foto: Divulgação

Veja mais: Nova Era da energia solar e do hidrogênio verde - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116028-nova-era-da-energia-solar-e-do-hidrogenio-verde>

Todas as empresas de navegação estão trabalhando para encontrar maneiras alternativas para o problema. Vários combustíveis estão sendo testados, como a

amônia verde, metanol verde, GNL, hidrogênio verde e misturas de biodiesel no combustível marítimo convencional. Tentativas que tornem a cadeia logística mais sustentável devem ser aplaudidas, porém é preciso considerar alguns fatores, levando em conta o desenvolvimento das funções dos portos.

Veja mais: Hidrogênio verde impulsiona transição energética - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115995-hidrogenio-verde-impulsiona-transicao-energetica>

Navios são abastecidos nos portos pelo mundo. É preciso que esses portos se adaptem aos novos combustíveis. Quando são apresentados vários modelos para a transição, a dificuldade para disponibilidade dessas opções é concreta. Um modelo unificado facilitaria a produção dos combustíveis alternativos e a consequente diminuição de seu preço. Portogente debate esta questão na sua seção MotuSolar.

Veja mais: Energia solar na neindustrialização do Brasil - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115965-energia-solar-na-neoindustrializacao-do-brasil>

O Incentivo governamental para descarbonização de Portos no Brasil é essencial. São medidas urgentes a modernização da infraestrutura e a capacidade para receber, bem como abastecer, os



novos navios. As novas regulamentações da IMO (International Maritime Organization) exigem que tanto novos navios a serem construídos, como os antigos, reduzam as emissões de carbono, ou penalidades serão aplicadas. Em última análise, trata-se de estratégia portuária competitiva essencial, que carece ser percebida pela grande maioria das autoridades portuárias brasileiras.

Veja mais: IA conecta Condomínios Logísticos e o novo tempo do comércio global. - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115884-ia-conecta-condominios-logisticos-e-o-novo-tempo-do-comercio-global>

A discussão sobre como a indústria marítima busca assegurar sustentabilidade é mundial. O porto de Yokohama, no Japão, já está construindo instalações para armazenar e utilizar metanol verde. O Brasil, como importante rota para navios e com o maior porto do hemisfério sul, o de Santos, não deve ficar como espectador das mudanças. Principalmente, por ter suficientes condições, de ser o maestro do espetáculo do movimento Portos Verdes.

Veja mais: O Sol a Serviço do Brasil - Portogente

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 05/08/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PECÉM, EXEMPLO NA SALVAGUARDA DO PLANETA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O porto do Pecém (CE) apresentou, no primeiro semestre, um aumento na movimentação de 11,3%, comparado a igual período de 2023, índice que merece destaque no ranking nacional. Mais do que as 9 milhões de toneladas apontadas, vale destaque o percentual de crescimento do porto que vem-se destacando por sua gestão.

O diretor-presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo, atribui a performance a alguns fatores: a movimentação de contêineres, 235.186 TEU, resultado 16% maior que o movimentado em 2023, graças à criação de linha de cabotagem, e o acréscimo de novas áreas. Mas destaca também a exportação de minérios de ferro e o aumento da importação de painéis solares e a movimentação de pás eólicas. “Esse crescimento é reflexo do avanço na geração de energias renováveis no Ceará e em áreas vizinhas de influência do porto”, disse Figueirêdo.

Há de se destacar que o incremento da cabotagem atesta a assertividade de movimentação de cargas ao longo da costa brasileira, fato que após tantos anos vem-se consolidando no que parece lógico em um país de tantas costas e hub portos que atendem às necessidades de exportação.

Mas merece realce também as atividades relacionadas à energia limpa. A movimentação de painéis solares e pás eólicas é, sem dúvida, a grata surpresa que resulta de dois fatores: as condições naturais do estado do Ceará e outras regiões do Nordeste brasileiro, e o empenho dos gestores governamentais e portuários em estimular e atrair investimentos estrangeiros na formulação de uma indústria emergente, de fundamental importância para todo o mundo.

O índice de crescimento é, portanto, resultado de um trabalho que orgulha especialmente no quesito energia renovável, e certamente, a prosseguir nesse ritmo, colocará o Brasil na vanguarda da esperança do planeta.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/08/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RECORDE I

A Região Nordeste alcançou um novo recorde na geração de energia eólica na quinta-feira (1º), produzindo 19.083 MW de potência às 5h48. Isso representa 180,4% da demanda da região naquele momento, segundo o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

RECORDE II

O recorde anterior foi registrado no dia 27 de julho, quando a geração atingiu 19.028 MW. Essa potência é suficiente para abastecer todo o Nordeste e ainda atender à demanda dos estados do Rio de Janeiro e de Goiás.

NAVIO-PLATAFORMA

A Petrobras informa que o navio-plataforma Almirante Tamandaré saiu no último dia 31 do estaleiro CMHI na China, rumo ao Brasil. A plataforma, do tipo FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência, na sigla em inglês) será a primeira unidade de alta capacidade a ser instalada no campo de Búzios, com potencial para produzir até 225 mil barris de óleo por dia e de processar 12 milhões de metros cúbicos de gás por dia.

BALSA I

O Governo de São Paulo entregou na sexta-feira (2), em Guarujá, a balsa FB-27, que atuará na travessia entre Santos e Guarujá, na Baixada Santista. O investimento na reforma e modernização da embarcação, com capacidade para 44 veículos e 216 pedestres, foi de R\$ 8,5 milhões.

BALSA II

Ainda de acordo com o Governo do Estadual, a FB-27 é a oitava balsa restaurada desde o início da gestão do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). Outras três serão entregues até setembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2024

REGIÃO NORDESTE - ITAQUI REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO MENSAL DE CARGAS DE TODOS OS TEMPOS

No mês de julho, complexo movimentou 3,7 milhões de toneladas, superando recorde de 2023

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Novo recorde supera o anterior, de outubro de 2023, quando foram movimentadas 3,6 milhões de toneladas. Foto: Divulgação/Porto do Itaqui

O Porto do Itaqui, no Maranhão, alcançou em julho o maior volume mensal de movimentação de cargas de sua história, totalizando 3,7 milhões de toneladas. Este recorde supera o anterior, de outubro de 2023, quando foram movimentadas 3,6 milhões de toneladas.

Apesar da intensidade das chuvas no primeiro semestre de 2024, que foram 10% maiores do que no ano anterior, a produtividade de granéis sólidos foi superior à de 2023 no mesmo período. Houve um incremento de 9% na produtividade mecanizada e de 6% nos demais granéis. Os principais destaques do mês de julho foram a movimentação de granéis sólidos, que ficou 13,1% acima do esperado, e de fertilizantes, que superou as previsões em 44,9%. Foi um mês realmente excepcional para os granéis sólidos, com uma movimentação de 2.931.296 toneladas, superando as 2.831.941 toneladas de outubro de 2023. Quanto aos fertilizantes, foram movimentadas 478.228 toneladas, ultrapassando as 454.910 toneladas de dezembro de 2021, quando a maior movimentação desse item foi registrada até então.



“O crescimento na movimentação de cargas registrado pelo Porto do Itaqui é um reflexo do trabalho árduo e da sinergia entre nossas equipes e as empresas parceiras. Superar as expectativas de produtividade e alcançar novos recordes é uma conquista que reforça nossa posição estratégica no cenário nacional. Continuaremos investindo em eficiência e infraestrutura para garantir que o Porto do Desenvolvimento mantenha seu papel fundamental na economia e logística do Brasil”, comemorou Gilberto Lins, presidente do Porto do Itaqui.

No primeiro semestre deste ano, o Porto do Itaqui movimentou aproximadamente 15,6 milhões de toneladas de cargas. A soja foi a principal carga, totalizando 8.018.108 toneladas, o que corresponde a 51,1% do total movimentado no semestre. Esse volume reafirma a importância do agronegócio para a economia nacional e a posição estratégica do Porto do Itaqui como um dos principais canais de escoamento da produção agrícola do Brasil.

O diesel movimentou 2.899.024 toneladas, representando 18,5% do total, enquanto os fertilizantes movimentaram 1.421.751 toneladas, correspondendo a 9,1% do total. A significativa movimentação de diesel destaca a importância dos combustíveis fósseis para a logística e a indústria na região. Além disso, a importação de fertilizantes é fundamental para sustentar a produção agrícola regional, especialmente em um cenário de crescimento contínuo do setor.

Outro ponto importante foi o investimento do porto, realizado em 2023, para viabilizar a operação ship-to-ship, que resultou em 235 mil toneladas a mais movimentadas no primeiro semestre de 2024, com o atendimento de sete navios a contrabordo. Uma dessas operações é considerada um marco, sendo feita com petróleo bruto, carga que há 40 anos não era movimentada no Itaqui. Além disso, após a realização de um embarque-teste de exportação de alumínio em dezembro de 2023, a carga vem se consolidando, com o atendimento de quatro navios no primeiro semestre e um total de 37 mil toneladas embarcadas até o fim de julho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2024

REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PECÉM CRESCE 11% NO 1º SEMESTRE

Complexo portuário cearense operou quase 9 milhões de toneladas nos primeiros seis meses do ano
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redenenews.com.br

A movimentação de cargas do Porto do Pecém (CE) cresceu 11,3% no primeiro semestre de 2024 em comparação com o mesmo período do ano passado.

Foram quase 9 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a junho. Já em 2023, o total movimentado no período foi de 8,084 milhões de toneladas. A movimentação de contêineres também cresceu: foram 235.186 TEU, resultado 16% maior que o obtido no mesmo período de 2023.

Segundo o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo, houve uma série de conquistas significativas. Duas ações gerenciais foram importantes no crescimento desses índices, segundo ele: novas áreas e expansão de cabotagem.

Os novos contratos na área da mineração, destacando a exportação de minério de ferro, que é um marco importante para nossa estratégia de expansão no setor, além da implementação de uma nova linha de contêiner na cabotagem, que está garantindo uma maior eficiência e sustentabilidade nas operações”, diz.

Além disso, destaca o aumento da importação de painéis solares e a movimentação de pás eólicas. “Esse crescimento é reflexo do avanço na geração de energias renováveis no Ceará e em áreas vizinhas de influência do porto”, explica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2024

REGIÃO NORDESTE - BAHIA ANUNCIA NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO DE BARREIRAS

Governo do Estado publicou aviso de licitação da obra, que terá investimento de R\$ 25 milhões
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O novo terminal de passageiros do Aeroporto de Barreiras será construído em uma nova área patrimonial de 2.200 m², cerca de quatro vezes maior que o atual, que possui 600 m². Foto: Reprodução

O Aeroporto Dom Ricardo Weberberger, localizado em Barreiras (BA), terá um novo terminal de passageiros graças a um investimento de R\$ 25 milhões do Governo Estadual. O aviso de licitação para a obra foi publicado na última quinta-feira (1º) no Diário Oficial do Estado.

“A licitação da obra inclui a ampliação e modernização tanto do terminal de passageiros quanto do estacionamento em frente ao aeroporto. Este é mais um compromisso deste governo com o governo federal. Estamos conversando com diversos segmentos de Barreiras para também ampliar a pista do equipamento e com as empresas aéreas para se prepararem para os voos para Barreiras”, afirmou o governador Jerônimo Rodrigues (PT).

Segundo informações do Governo da Bahia, o novo terminal de passageiros será construído em uma nova área patrimonial de 2.200 m², aproximadamente quatro vezes maior que o atual, que possui 600 m². O novo espaço terá capacidade para atender até 300 passageiros por hora durante os horários de pico. A área de embarque será de 272,9 m² e a de desembarque, 222,4 m². Haverá também um aumento no número de vagas para veículos.

O Aeroporto Dom Ricardo Weberberger é considerado o equipamento aeroviário mais importante do oeste baiano e ocupa a quarta posição em movimentação total de passageiros entre os aeroportos regionais do estado. No ano passado, o aeroporto recebeu 86 mil passageiros, de acordo com a concessionária São Francisco Aeroportos.

A próxima etapa da licitação será a abertura dos envelopes com as propostas das empresas interessadas, prevista para o dia 1º de novembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/08/2024

REGIÃO SUL - MPOR PUBLICA ATUALIZAÇÃO DO PLANO MESTRE DO COMPLEXO DE IMBITUBA E LAGUNA

Documento aponta principais ações e planos de investimentos a curto, médio e longo prazo
Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redeneews.com.br



Sob coordenação da Infra S.A., o processo de atualização do Plano Mestre do Complexo de Imbituba e Laguna se deu de forma participativa envolvendo a comunidade portuária. Foto: Divulgação Fotos: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou a versão atualizada do Plano Mestre do Complexo Portuário de Imbituba e Laguna, em Santa Catarina. O documento tem o objetivo de apontar as principais ações e planos de investimentos a curto, médio e longo prazos.

O documento consta, além disso, importantes projetos para a questão de acessos e também para a relação porto-cidade.

Sob coordenação da Infra S.A., empresa federal vinculada ao Ministério dos Transportes, o processo de atualização do documento se deu de forma participativa envolvendo a comunidade portuária. Para o acolhimento e validação de informações, foi realizada uma série de reuniões com representantes da Secretaria Nacional de Portos (SNP), membros do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), arrendatários, operadores, órgãos intervenientes municipais, estaduais e federais.

“Esse instrumento de planejamento aponta as diretrizes para expansão e modernização das operações portuárias para os próximos anos. A publicação é um passo importante para identificação e implementação de oportunidades futuras de desenvolvimento do Complexo Portuário de Imbituba e Laguna em termos de movimentação de carga, expansão de capacidade, avanços tecnológicos e demais negócios conexos”, comentou Daniel Rodrigues Aldigueri, Coordenador-Geral de Planejamento e Gestão Fundiária da Secretaria Nacional de Portos.

Após compilação de dados, análises e projeção de demandas, foi disponibilizada uma versão preliminar para consulta pública, a qual recebeu contribuições de diferentes instituições e comunidade em geral.

“Considerando que o Plano Mestre possui previsão legal de ser atualizado a cada quatro anos, é um privilégio para o Porto de Imbituba ter sido o segundo porto a ter tal instrumento publicado neste novo ciclo de atualização. Também vale destacar o engajamento da comunidade portuária de Imbituba e o esforço para dotar os portos com instrumentos de planejamento que possam nortear os investimentos e a atividade nos horizontes de curto, médio e longo prazo”, destacou Urbano Lopes de Sousa Netto, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2024

REGIÃO SUL - EMPRESAS PROMETEM INVESTIR R\$ 37 MILHÕES NO DISTRITO INDUSTRIAL DE RIO GRANDE

Local irá receber três novos projetos de companhias que adquiriram terrenos no local, além de melhorias na infraestrutura

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Detalhes sobre os projetos a serem realizados no Distrito Industrial de Rio Grande foram apresentados durante coletiva de imprensa na última quinta-feira, no Paço Municipal. Foto: Divulgação/Portos RS

O Distrito Industrial de Rio Grande (RS) irá receber três novos projetos, que serão realizados pelas empresas AGM e Vasto Agro. Estão previstos investimentos da ordem de R\$ 37 milhões e a geração de mais de 100 empregos diretos na região.

O anúncio dos empreendimentos foi feito na última terça-feira, dia 30, durante coletiva de imprensa na sede da Prefeitura Municipal. Na ocasião, foi explicado que os recursos para essa obra vêm do valor obtido pela aquisição das áreas, que será reinvestido no município em vez de ser enviado ao caixa único do governo do estado.

Roger Pozzi, diretor-geral da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico, disse que o Programa Estadual de Desenvolvimento Industrial (Proedi) prevê a possibilidade de reversão dos recursos para melhorias nos distritos industriais, além de oferecer descontos dependendo da natureza das atividades das empresas interessadas.

O Proedi permite que empresas adquiram terrenos e áreas industriais a preços subsidiados, com abatimentos de até 90%. Para obter esse benefício, as empresas devem apresentar um projeto de viabilidade econômico-financeira. Uma vez aprovado, a empresa adquire o direito de reservar o terreno para implementar seu projeto.

A AGM, com atuação já consolidada em Rio Grande, adquiriu dois lotes para construir galpões destinados ao depósito de produtos. Por sua vez, a Vasto Agro, que atua na comercialização de grãos, utilizará a área adquirida para construir um complexo de armazenagem composto por silos e outras estruturas.

Durante a coletiva de imprensa foi confirmado também que a infraestrutura do local será melhorada com a construção da Rua D, que conectará as duas ruas paralelas do distrito, facilitando o deslocamento interno.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/08/2024

NACIONAL - EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA LIGA ÁRABE CRESCEM 25,8% NO 1º SEMESTRE

Minérios foram produtos mais exportados, seguido do açúcar, sementes e carnes, diz câmara de comércio Árabe-brasileira

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



Segundo a Câmara de Comércio Árabe-Brasileira, metade dos produtos exportados para os mercados da Liga Árabe (55%) na primeira metade do ano corresponde aos minérios. Foto: Ricardo Teles/Portal brasil.gov.br

As exportações brasileiras para os mercados da Liga Árabe cresceram 25,8% no primeiro semestre do ano, totalizando US\$ 11,217 bilhões, segundo a Câmara de Comércio Árabe-Brasileira. Metade dos produtos (55%) corresponde aos minérios. O segundo produto mais exportado é o açúcar (20,59%). Sementes (6%) e carnes (3%) completam a lista

daquilo que é mais enviado aos árabes. Na lista há ainda, em menor escala, como cereais, combustíveis minerais, café, chá, madeira, entre outros.

O resultado chama a atenção pelo fato de as vendas para o bloco terem avançando bem acima das exportações totais do Brasil, incluindo a liga, que cresceram no período somente 1,4%, para US\$ 167,608 bilhões (cerca de R\$ 950 bilhões), e andaram de lado devido à desvalorização do açúcar, da soja e do milho, que registraram recordes de produção e menor demanda na China.

Na avaliação da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira, o avanço nas vendas para a Liga Árabe é um indicativo da resiliência econômica da região, principalmente dos países do Golfo, que vêm se esforçando para manter suas economias aquecidas, inclusive remanejando recursos internos e buscando dinheiro estrangeiro, para manter o ritmo dos investimentos estatais para a transição econômica, rumo à era pós-petróleo.

“O crescimento das exportações aos árabes mostra que as principais economias da Liga Árabe seguem aquecidas, demandando alimentos para consumo próprio e para atividades de reexportação, que são componentes importante das economias do Golfo atualmente, além de minério de ferro, usado em projetos de infraestrutura”, afirma o secretário-geral da entidade, Tamer Mansour.

O executivo, no entanto, chama atenção para a baixa prevalência de produtos brasileiros nos segmentos de valor agregado. Ele menciona o caso do açúcar exportado aos Emirados Árabes. Segundo Mansour, boa parte do produto é atualmente matéria-prima para uma das maiores usinas



do mundo, operada em Dubai, onde é refinado, embalado e exportado para outros países da Liga Árabe, da África e até para ex-repúblicas soviéticas.

Outro caso citado pelo especialista são as vendas de gado em pé para a região, que, na prática, é o fornecimento de matéria-prima para frigoríficos participarem de mercados demandantes de produtos de valor agregado. “Alguns países têm enfrentado essa situação estabelecendo subsídios para a produção de valor agregado, assim como já é feito no financiamento do agronegócio, vendo nesse esforço um investimento na própria competitividade”, ressalta.

Ainda de acordo com o secretário-geral, as recentes incursões da diplomacia brasileira nos países do Golfo criaram um ambiente propício a investimentos bilaterais, que podem, em última instância, incrementar o fluxo de produtos de valor agregado entre as duas regiões, modificando paulatinamente o atual perfil de comércio.

Mansour lembrou o caso da Embraer. A empresa vem verbalizando publicamente a intenção de ampliar sua presença na Arábia Saudita em função de uma possível venda do cargueiro militar KC 390 para o país, que incluiria a transferência de parte da fabricação do avião para o país da Península Arábica.

Ele também citou o caso da Refinaria Mataripe, na Bahia, que, após ser adquirida pelo fundo emirático Mubadala, passou a exportar crescentes quantidades de derivados petroquímicos aos Emirados Árabes Unidos, num fluxo que chamou a atenção da Câmara Árabe no acompanhamento rotineiro das estatísticas de exportação.

Há também a iniciativa da BRF de integrar uma joint-venture na Arábia Saudita para atuar no mercado de alimentos halal, o investimento da JBS numa fábrica de empanados de frango em Jeddah, no sudoeste do país, além de um aporte da catariana Nebras Power no Brasil, para a produção de energia verde, em joint-venture com a CEI Energética.

“O Brasil está conseguindo ampliar a exportação de valor agregado também por conta dessas parcerias, que devem se intensificar daqui para frente, inclusive, de forma cada vez mais recíproca, ou seja, nos dois lados da relação bilateral”, conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/08/2024

NACIONAL - BRASIL VAI EXPORTAR ABACATES PARA A COSTA RICA **YOUSEFE SIPP yousefe.sipp@redebeneews.com.br**

O Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) anunciou na última sexta-feira, dia 2, que o Brasil recebeu autorização do governo da Costa Rica para exportar abacates. Esta é a terceira abertura de mercado para o país da América Central em 2024, o que deve impulsionar o fluxo comercial entre as potências.

A Costa Rica se destaca como um importante destino para os produtos do agronegócio brasileiro. No primeiro semestre deste ano, as exportações agrícolas do Brasil para o mercado totalizaram US\$ 153 milhões (aproximadamente R\$ 726,4 milhões).

Em fevereiro deste ano, o Brasil conseguiu a abertura do mercado costarricense para exportar produtos à base de células-tronco mesenquimais de cães, gatos e equinos para fins terapêuticos. Já no mês de julho foi permitido exportar equinos vivos para o país.

De acordo com o Mapa, com a nova autorização, o agronegócio brasileiro alcança sua 89ª abertura de mercado neste ano, totalizando 167 novos destinos comerciais em 55 países desde o início de 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/08/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BTS-PORT: FATO RELEVANTE



WALDECK ORNÉLAS

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

opinio@portalbenews.com.br

“É uma nova opção para o Brasil superar os gargalos logísticos que vem enfrentando no comércio marítimo, por onde circulam cerca de 95% das suas exportações. Por sua localização privilegiada, no centro da costa brasileira, a BTS passa a ser um novo ponto de convergência portuária para o país!”

O Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos (BTS-Port) recebeu, neste último mês de julho, a viagem inaugural da nova Rota Bahia-Ásia, operada por um dos maiores navios do mundo, da categoria New Panamax, o MSC Orion, classe de 366m de comprimento, com capacidade para 15.000 TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). Com frequência semanal, trata-se da primeira rota regular de um navio deste porte em portos brasileiros!

Tendo como berço de atracação o Tecon Salvador (Wilson, Sons) no Porto de Salvador (Codeba), com o apoio da Autoridade Marítima, aqui representada pelo 2º Distrito Naval, o antigo Porto do Brasil revive dias de glória e se apresenta ao país como alternativa viável, técnica e operacionalmente, para tornar-se um extraordinário concentrador de cargas.

Vários elementos configuram a importância do evento: a chegada de um navio dessa dimensão – é a primeira vez que navio deste porte aporta na Baía de Todos os Santos; sua capacidade de carga – da ordem de 15.000 TEUs; a inauguração de um serviço regular para a Ásia – atendendo à China e outros mercados do Extremo Oriente; e, sobretudo, o fato de ser o primeiro porto brasileiro com serviço regular deste tipo de navio.

A redução no tempo de deslocamento das cargas é outro fator relevante, à medida em que, em pleno funcionamento da rota, a viagem para o Extremo Oriente será de apenas 29 dias, com redução de mais de 40% em relação à duração atual. Um extraordinário ganho de produtividade!

É também notável o aumento da disponibilidade de espaço para importadores e exportadores, não apenas da Bahia, mas de todo o entorno, criando um novo movimento de manejo e circulação de cargas no país, configurando uma nova opção logística.

Muitas cargas, que hoje descem do Norte, do Nordeste, do Centro-Oeste e de Minas Gerais para o porto de Santos, mas também para outros portos do Sudeste e até do Sul, tendo como destino a China e outros países asiáticos, poderão agora ter outro fluxo. A indústria, o agronegócio e os operadores logísticos já começam a refazer as suas contas.

Em sua primeira operação, o MSC Orion movimentou aqui cerca de 800 contêineres. De imediato, na linha de exportações, algodão, frutas, carne, celulose, químicos e petroquímicos serão os primeiros beneficiados. Nas importações, os equipamentos para a geração de energias renováveis, automotivo, eletroeletrônicos, fertilizantes e, outra vez, químicos e petroquímicos, integram a pauta.

É uma nova opção para o Brasil superar os gargalos logísticos que vem enfrentando no comércio marítimo, por onde circulam cerca de 95% das suas exportações. Por sua localização privilegiada, no centro da costa brasileira, a BTS passa a ser um novo ponto de convergência portuária para o país!

A Codeba, por sua vez, na condição de autoridade portuária federal, já anunciou um programa de dragagem integrada para a Baía de Todos os Santos, com aprofundamento dos canais de acesso aos portos de Salvador e Aratu-Candeias, para a profundidade -17,5m a -18,0m, de modo a permitir

a operação de navios ainda maiores, de 400m de comprimento e capacidade para 24.000 TEUs – os Ultra Large Container Ship (ULCS).

Com investimento da ordem de apenas R\$200 milhões, cria-se um imenso potencial de transporte de longo curso, sem a necessidade recorrente de dragagens de manutenção, como ocorre na maioria dos portos brasileiros.

Com área de 1.233 km² e 300km de contorno litorâneo, a Baía de Todos os Santos é a maior do Brasil e a segunda maior do mundo. Com localização privilegiada em relação ao Atlântico Sul, águas abrigadas e tranquilas, excelentes condições meteorológicas, grande profundidade natural e baixo nível de assoreamento, a BTS apresenta um imenso potencial portuário que, finalmente, começa a ser descoberto pelo mercado.

Coube, assim, ao setor portuário romper a inércia que tem acometido a economia baiana há algum tempo. E, ao fazer isto, alterar também o cenário nacional, em relação à oferta de serviços de transporte marítimo. Aliás, o Tecon Salvador já vem atendendo a 13 estados da federação. Em 2023, a movimentação de cargas na BTS foi da ordem de 40,1 milhões de toneladas.

Numa visão de médio-longo prazo, o país precisará ter um megaporto capaz de atender ao novo perfil de demanda do comércio global, para assegurar sua competitividade internacional. A BTS é uma clara candidata a desempenhar este papel.

O fato da nova rota beneficiar também o porto de Suape, em Pernambuco, é uma clara demonstração das condições do Nordeste para participar mais ativamente da economia nacional, algo que vem sendo muito negligenciado desde que as políticas de desenvolvimento regional perderam protagonismo no debate político nacional.

Este novo status da BTS, por sua vez, visando atender à indispensável integração intermodal, requer, agora, ainda mais atenção, por parte das autoridades governamentais, para o equacionamento das questões relacionadas com os desafios logísticos das interligações ferroviárias e rodoviárias, que se encontram pendentes e precárias, limitando o desempenho da economia do mar na Capital da Amazônia Azul.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/08/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - OLIMPÍADAS 2028! VAMOS OFERECER MEDALHAS DE COBRE, ALUMÍNIO OU AÇO?



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

“A vitimização me incomoda, em primeiro lugar porque apaga parte do merecido brilho dos vencedores (os quais nessas narrativas são vistos como alguém que teve mais sorte que os demais) e, o pior de tudo, diminui no perdedor o desejo absolutamente necessário de voltar a treinar ainda mais duro e com mais vontade, para brilhar nas próximas edições dos Jogos”

“Homens fortes criam tempos fáceis e tempos fáceis geram homens fracos, mas homens fracos criam tempos difíceis e tempos difíceis geram homens fortes”



Provérbio Oriental.

“O importante não é vencer, mas competir”. É o Lema Olímpico, que teria sido dito pelo educador francês Pierre de Frédy, o Barão de Coubertin, criador dos Jogos, em sua versão moderna, iniciada em 1896, em Atenas.

Há quem afirme, que essa frase teria sido dita originalmente pelo Bispo de Londres, em um ato religioso, antes dos Jogos de 1908. E teria acrescentado: “E com dignidade”.

“O importante não é vencer, mas competir. E com dignidade”.

Esse “acréscimo” é o que me incomoda. A dignidade. A palavra vem do Latim dignitas, “o que tem valor”, de dignus, “valioso, adequado, compatível com os propósitos”. Daí a minha pergunta: Quanta dignidade há em tentar justificar um desempenho abaixo do esperado?

Antes de reagir, entenda bem o que estou querendo dizer.

Treinar duro – durante quatro anos – todos os dias, abrindo mão de quase todo o restante da vida, incluindo a convivência com Família e Amigos, muitas vezes sem recursos, é por si só algo de altíssima dignidade, seja qual for o resultado. Ganhar uma medalha é uma consequência que pode acontecer ou não. Sair das Olimpíadas com uma medalha depende, entre outras coisas, de quanto o esforço dos demais competidores foi maior ou mais eficiente do que o Atleta sobre o qual estivermos falando.

Uma comparação válida com o mundo corporativo seria o quanto você trabalha, estuda, se dedica enquanto outro é promovido antes de você (estou supondo que tudo tenha se passado de forma ética, sem a “mão amiga” de ninguém).

Meu incômodo, como escrevi acima, não é com a pessoa ou com o resultado que obtém. É com as justificativas que se tentam dar quando “a medalha não vem”.

Tenho assistido a todas as competições que minha agenda permite. Ouço com frequência, comentários louvando um atleta que chegou nos últimos lugares. Além dos argumentos óbvios, como “ele deu tudo de si, mas não foi tão rápido quanto fulano”, há com frequência uma narrativa generalizada que classifica a turma do fim da fila como vítima, sabe-se lá do quê ou de quem.

A vitimização me incomoda, em primeiro lugar porque apaga parte do merecido brilho dos vencedores (os quais nessas narrativas são vistos como alguém que teve mais sorte que os demais) e, o pior de tudo, diminui no perdedor o desejo absolutamente necessário de voltar a treinar ainda mais duro e com mais vontade, para brilhar nas próximas edições dos Jogos.

De novo, como na vida, devemos aprender mais com as derrotas do que com as vitórias. Quem de nós já não passou por algo assim? Quem de nós, que tenha filhos, não deseja que eles levantem a cabeça e sigam para serem vitoriosos na próxima oportunidade. Essa narrativa incomoda porque é contrária ao que naturalmente sentimos.

Tenho notado, de uma maneira geral, na sociedade, esse sentimento de condescendência com o baixo desempenho. Uma espécie de “Progressão Continuada” generalizada, esse sistema adotado em algumas escolas, onde os alunos são promovidos de uma série para a seguinte, sem ter aprendido tudo que deveriam (a justificativa é que se aprendem determinadas habilidades e competências em ciclos, não em séries). Os resultados apresentados pelos alunos brasileiros, em comparação com os dos demais países estão aí e falam por si só.

Na vida real a situação se repete. Lidando com Gestão de Pessoas há mais de vinte e cinco anos, sinto dizer que os resultados dessa forma de ver o aprendizado para a vida – que justifica a baixa performance, deixando em segundo plano o lado o esforço que leva ao mérito – tem feito os mesmos efeitos desastrosos nas organizações. Quem tiver dúvida, pesquise os dados sobre a produtividade da indústria de nosso País. É baixo.

É isso que queremos? Ou queremos reagir? Devemos reagir.

Os Jogos Olímpicos são amados e populares pois trazem os ingredientes dessa reação, contando as boas histórias, que todos amamos: drama, comédia, emoção, superação. Reproduzem a vida. Acabamos de ver Caio Bonfim levar uma Medalha de Prata, apesar de uma infância difícil que incluiu vencer uma Meningite aos sete meses de vida e uma cirurgia de realinhamento das pernas aos três anos. Os Médicos acreditavam que ele teria dificuldades para andar, quanto mais de marchar para a vitória.

Superar e superar-se é o caminho. Quem não lembra de Vanderlei Cordeiro de Lima que perdeu sua vantagem tranquila de vinte e cinco segundos sobre o segundo colocado – e a Medalha de Ouro – na Maratona de Atenas-2004 após ter sido empurrado por um perturbado espectador irlandês? Terminou com o Bronze, mas foi transformado Herói, pelo Comitê Olímpico Internacional.

Assim é. Cada um de nós busca uma Medalha a cada dia. Faz o melhor para consegui-la. E quando não conseguimos, levantamo-nos no dia seguinte, sacudimos a poeira e começamos tudo novamente.

É o caminho para a vitória que um dia chegará.

Hudson Carvalho é Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, Diretor Executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas e Diretor da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) – Baixada Santista e ABCD

elaboreonline@gmail.com | <https://wa.me/message/5S2EHIT7sESXHB1>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/08/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

PARA EQUIPE DE HADDAD, ‘SEGUNDA SANGRENTA’ INDICA QUE FREIO NA ECONOMIA AMERICANA DEVE TER SALDO POSITIVO PARA BRASIL

Leitura é de que uma ação mais rápida do Fed deve favorecer o câmbio, inflação e juros brasileiros
Por Thaís Barcellos — Brasília

Após uma manhã “sangrenta” nos mercados pelo mundo, o Ministério da Fazenda avalia que a evolução favorável dos ativos brasileiros ao longo desta segunda-feira indica que um freio mais forte na economia dos Estados Unidos tende a ser favorável para o país. À exceção de um cenário de recessão muito intensa e turbulenta nos EUA, a leitura é de que uma ação mais rápida do banco central americano, o Federal Reserve (Fed), deve favorecer o câmbio brasileiro e, conseqüentemente, resultar em um quadro mais tranquilo de inflação e juros no país.

A segunda começou com o derretimento das bolsas asiáticas repercutindo um risco maior de recessão nos Estados Unidos devido a dados mais fracos do mercado de trabalho divulgados na



última sexta-feira. O principal índice do mercado acionário do Japão teve a maior queda desde 1987, por exemplo.

Aqui, o dólar abriu em forte alta e chegou a bater R\$ 5,86, mas começou a ceder após a divulgação de um indicador mais favorável sobre o setor de serviços dos EUA e retomou patamares similares ao fechamento da última sexta-feira, de R\$ 5,70.

Nesse sentido, a equipe do ministro Fernando Haddad está acompanhando os desdobramentos, mas em um primeiro momento avalia que a manhã de hoje pode ter sido contaminada por “exageros” e que o saldo deve ser positivo para o Brasil. Na semana passada, o Fed já indicou que pode começar a cortar os juros americanos na próxima reunião, em setembro.

Caso a preocupação maior com a economia dos EUA se concretize, um integrante da Fazenda considera que a queda de juros já pode começar em um ritmo mais forte, de 0,50 ponto percentual, em vez de 0,25 ponto. Por enquanto, contudo, parece improvável a convocação de uma reunião extraordinária este mês, acredita.

Outro membro da equipe de Haddad avalia que episódios como o desta segunda-feira ajudam a atenuar a pressão sobre o cenário fiscal doméstico, na medida que mostram o peso que o cenário externo tem sobre os preços dos ativos.

Uma queda mais forte dos juros americanos tende a enfraquecer o dólar globalmente, favorecendo a moeda de países emergentes, como o Brasil. Além disso, como o BC brasileiro já parou de reduzir a taxa Selic, que permanece no patamar elevado de 10,50% ao ano, a tendência é de que o país volte a atrair recursos externos, o que ajuda o câmbio local e diminui a pressão sobre a inflação.

Tudo isso pode afastar um cenário de alta da Selic, algo que entrou de vez no radar do mercado financeiro após o comunicado mais duro do Comitê de Política Monetária (Copom) do BC na semana passada. O colegiado incluiu entre os riscos de alta para a inflação “uma conjunção de políticas econômicas externa e interna que tenham impacto inflacionário, por exemplo, por meio de uma taxa de câmbio persistentemente mais depreciada.”

Por outro lado, reforçou como um vetor de baixa para a inflação uma possível desaceleração da atividade econômica global mais acentuada do que a projetada, o que vem sendo especulado nesta segunda-feira. A ata do Copom será divulgada nesta terça-feira e poderá dar mais detalhes sobre a avaliação do comitê em relação ao cenário econômico no país e no exterior.

O documento, contudo, não trará considerações sobre a turbulência mais recente, posterior à reunião da semana passada.

Nos corredores da autoridade monetária, a avaliação é de que o momento é de bastante volatilidade nos mercados. Sem referência firme de BCs ao redor do mundo sobre os passos futuros, todos os dados provocam ondas enormes de repercussão, em um ambiente de baixa liquidez.

Para o economista-chefe do Banco BMG, Flávio Serrano, o câmbio é uma variável muito importante para ser monitorada em relação aos próximos passos do Copom. Por outro lado, o cenário internacional está “caminhando” para mais desaceleração econômica, o que indica menos inflação.

— Então me parece que a melhor estratégia mesmo é continuar atento, mas parado. Até conseguirmos saber qual dos dois vetores será o mais forte, me parece que Selic em 10,50% ao ano é o cenário mais provável — diz Serrano.

Já Tony Volpon, ex-diretor do BC e professor adjunto da Georgetown University (EUA), avalia que uma recessão “organizada” nos EUA tende a ajudar a condução da política monetária no Brasil. Além da redução global do dólar, Volpon cita que a fraqueza da economia americana tende a moderar os preços de commodities, o que representaria um bem-vindo vetor desinflacionário para o BC local.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2024

PETROBRAS ANUNCIA NOVA DESCOBERTA DE GÁS NO MAR DA COLÔMBIA

Por Bruno Rosa



Sede da Petrobras no Rio de Janeiro — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

A Petrobras anunciou na manhã desta segunda-feira a descoberta de gás na Colômbia ao perfurar um novo poço no Bloco Tayrona, a 31 quilômetros do litoral.

A estatal informou que o novo poço, chamado de Uchuva 2, está localizado nas águas profundas da Colômbia a uma profundidade de 804 metros.

Na área, a Petrobras é operadora e sócia da Ecopetrol, que tem 55,56% da área. O poço fica a 76 km da cidade de Santa Marta, no litoral da Colômbia.

Os primeiros indícios de gás na área foram relatados em julho de 2022, com a perfuração do poço Uchuva-1.

Segundo a estatal, o novo poço está sendo executado em cinco fases, e a constatação de gás foi feito na fase 4.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2024

APÓS DUAS DÉCADAS, FOCO DA INDÚSTRIA DE INVESTIMENTOS MUDOU — E A IA TEM TUDO A VER COM ISSO, DIZ ESTRATEGISTA DA BLACKROCK

Por Rennan Setti



Axel Christensen, estrategista-chefe da gestora americana BlackRock para a América Latina — Foto: Divulgação

Enquanto o mundo discute se a inteligência artificial (IA) é uma bolha, o estrategista-chefe da gestora BlackRock para a América Latina enxerga a tecnologia como uma daquelas oportunidades que surgem uma única vez a cada geração. Só que, para o chileno Axel Christensen, a maneira correta de aproveitá-la é fugir do óbvio.

— Não invista apenas nas chamadas “Magnificent Seven” (grupo estelar composto por Alphabet, Amazon, Apple, Meta, Microsoft, Nvidia e Tesla)! As sete não vão necessariamente sobreviver, como no filme de Akira Kurosawa (“Os Sete Samurais”) — disse o executivo da BlackRock, cujo relatório mais recente sobre perspectivas de investimento elencou mudanças importantes no cenário.

Quais mudanças significativas no cenário vocês identificaram?

Nos últimos 25 anos, o foco dos investimentos esteve em ativos financeiros intangíveis, por causa dos juros e da inflação baixos. Agora, a maioria das oportunidades está em ativos reais. E a IA está no centro disso, mas de maneira ampla.

Como?

Uma nova infraestrutura tecnológica precisa ser construída. Há, claro, impactos óbvios na demanda por semicondutores e centros de dados. Mas o mercado começa a entender que a IA é intensiva em energia. As ações de empresas de geração nos EUA já sobem por isso. Mas haverá muito mais investimento em renováveis. Isso também aquecerá a demanda por cobre, lítio e minerais críticos. E, no futuro, mesmo dentro da tecnologia, outros segmentos começarão a receber mais atenção.

Por exemplo?

A IA aumenta o valor dos dados. Logo, é fácil prever que empresas de cibersegurança terão mais mercado. A próxima etapa é identificar quais companhias de outros setores, como saúde e serviços financeiros, estão melhor posicionadas para tirar vantagem da tecnologia. A IA pode, por exemplo, melhorar a produtividade na indústria farmacêutica, que é intensiva em capital e dados e cujo tempo de desenvolvimento de produtos é fator crucial.

A IA se torna o prisma principal pelo qual investidores enxergam o mundo?

Essa é uma boa analogia. E as coisas já acontecem na prática. Empresas já gastam fortunas com chips da Nvidia, por exemplo. Mas ainda não sabemos quais indústrias vão de fato se beneficiar. Tampouco sabemos o que ocorrerá em termos regulatórios. A IA gera muito medo, e os governos estão preocupados com o impacto no emprego. Isso pode influenciar a velocidade da IA.

Além da IA, qual outra mudança importante ocorre?

Como se sabe, as empresas estão redesenhando suas cadeias de suprimentos, que ficaram centralizadas na China nas últimas décadas. Alguns países começam a se destacar como alternativa, como México e Índia. Mas, para que essa oportunidade se concretize, eles precisam de pesados investimentos em infraestrutura. O México precisa de mais eletricidade e investir para garantir o fornecimento de água. Tudo isso é ativo real.

Trata-se de um ciclo de investimento único em uma geração?

Sim. É similar ao que vimos na revolução da tecnologia da informação iniciada nos anos 1970. No caso da IA, não sabemos ainda qual será o impacto na produtividade. Só temos a intuição de que será algo enorme. E, apesar do ambiente recheado de riscos, trata-se de uma oportunidade pela qual vale a pena correr o risco de investimento — mas não de olhos fechados.

Por quê?

Não recomendamos uma aposta cega em IA porque as coisas podem mudar muito rápido. Há precedentes. A Google, por exemplo, não foi pioneira das buscas, tampouco a Apple estava na dianteira da telefonia. A própria Nvidia está aí há muito tempo, mas só assumiu esse protagonismo agora. Não podemos prever, por exemplo, que a OpenAI será a vencedora definitiva da IA. O caminho é tentar identificar quais empresas têm um histórico de adaptabilidade e resiliência. Logo, não invista apenas nas "Magnificent Seven"! As sete não vão necessariamente sobreviver, como no filme de Akira Kurosawa ("Os Sete Samurais").

Como o Brasil está posicionado?

Há algumas oportunidades. O Brasil poderia explorar sua grande base de energia renovável para atrair mais centros de dados, por exemplo. O Brasil também produz cobre e terras raras, materiais importantes para baterias. No "nearshoring" (reordenamento das cadeias logísticas), o Brasil não tem uma história tão óbvia quanto a do México. Para resumir, o Brasil requer que os investidores olhem mais profundamente para encontrar as oportunidades dessas ondas.

Centros de dados e mineração seriam as principais?

Para começar, sim. Mas falamos apenas da fase de formação de capital. Uma vez superada essa fase, outras possibilidades se abrem em uma escala muito maior. Pense nas oportunidades de ganho de produtividade para o agro ou para o setor bancário brasileiro com a IA.

Como investidores e empresas locais aproveitam essa onda?

Estão atentos, claro. Mas eu diria que, na América Latina como um todo, estamos no estágio de exploração, olhando o que está acontecendo nos EUA. O custo do capital aqui é mais alto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/08/2024

NORDESTE TEM SEGUNDO RECORDE CONSECUTIVO DE GERAÇÃO DE ENERGIA EÓLICA

Na quinta-feira, foi registrada uma geração de 19.083 MW de potência, o que equivale a 180,4% de toda demanda da região

Por Luciano Nascimento (Agência Brasil)



A Região Nordeste registrou, na quinta-feira, 1º, o segundo recorde consecutivo do ano na geração de energia eólica, segundo o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). O registro, realizado às 5h48, foi da geração de 19.083 MW de potência, número que equivale a 180,4% de toda demanda da região naquele momento.

Parque Eólico visto da praia de Tourinhos, município de São Miguel do Gostoso, Rio Grande do Norte Foto: JF DIORIO/ESTADÃO

O recorde anterior foi verificado no dia 27 de julho, quando o ONS registrou 19.028 MW gerados na fonte eólica na Região Nordeste brasileira. De acordo com a entidade, isso seria suficiente para, naquele momento, abastecer todo o Nordeste e ainda atender à demanda dos estados do Rio de Janeiro e Goiás.

Ainda de acordo com a pasta, o período entre os meses de julho e setembro é conhecido como temporada dos ventos, o que aumenta a possibilidade de que novos registros inéditos sejam verificados nas semanas seguintes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/08/2024

MRV LANÇA CONJUNTO HABITACIONAL DE 1 MIL APARTAMENTOS AO LADO DE ESTÁDIO DO CORINTHIANS

Cada unidade terá dois quartos, com plantas variando de 35 m² a 56 m²; valor das unidades será de até R\$ 264 mil na faixa 2 do MCMV e de cerca de R\$ 320 mil, na faixa 3

Por Circe Bonatelli (Broadcast)

A MRV fez o lançamento de um conjunto habitacional de grande porte bem próximo do estádio do Corinthians, na zona leste de São Paulo. A distância é de 450 metros. O empreendimento residencial terá cinco torres de 18 andares cada, totalizando 1.064 apartamentos, sendo que algumas delas terão visão parcial do gramado.

Cada unidade terá dois quartos, com plantas variando de 35 m² a 56 m². Ao todo, o terreno tem 14 mil m². Todos os apartamentos são elegíveis ao Minha Casa Minha Vida (MCMV). O valor geral de vendas (VGV) estimado é de R\$ 260 milhões.

A maior parte das unidades deve ficar na faixa 2 do programa, com valor de até R\$ 264 mil, voltadas para famílias com renda mensal de até R\$ 4,4 mil. Os apartamentos mais caros - cuja planta é maior, com direito a vaga de garagem - devem girar em torno de R\$ 320 mil, para famílias da faixa 3, com renda até R\$ 8 mil.



Empreendimento da MRV foi batizado de 'Gran Arena Itaquera' e fica a 450 metros do estádio do Corinthians Foto: Felipe Rau / Estadão

A MRV anunciou que, no mês de lançamento, oferecerá condições especiais, incluindo isenção da documentação do imóvel (ITBI e registro).

Batizado de 'Gran Arena Itaquera', o empreendimento está a uma distância de 1,3 km da Estação Corinthians Itaquera e a 2,5



km da Estação Arthur Alvim. A entrada principal será pela Av. Miguel Ignácio Curi.

A MRV expandiu os lançamentos e as vendas no segundo trimestre, sustentada pelos negócios dentro do Minha Casa Minha Vida, conforme mostrou o relatório operacional divulgado em julho.

As vendas líquidas atingiram R\$ 2,539 bilhões no segundo trimestre, expansão de 14,1% na comparação anual. Esse foi o maior volume de vendas líquidas da história da companhia. O bom desempenho das vendas está relacionado à melhora nas condições do MCMV, que teve ampliação dos subsídios, redução dos juros e facilitação nas condições de financiamento.

Esse cenário também fez com que outras incorporadoras atingissem recordes de vendas no trimestre, como foram os casos de Cury, Direcional e Plano & Plano, conforme mostrou o Estadão/Broadcast.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/08/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

BUNKER ONE E ACELEN INICIAM ABASTECIMENTO DE EMBARCAÇÕES SEM ATRACAÇÃO NO PORTO DE SEPETIBA

É a segunda operação entre as duas empresas, que iniciaram parceria em setembro, na região da Baía de São Marcos (MA)

Por Fábio Couto, Valor — Rio

A Bunker One e a Acelen iniciam, neste mês, operação de abastecimento em área de fundeio externo, sem atracação, nas proximidades do Porto de Sepetiba (RJ). É a segunda operação entre as duas empresas, que iniciaram parceria em setembro, na região da Baía de São Marcos (MA).

O abastecimento em áreas de fundeio externo permite que o fornecimento de combustível não interfira nas operações de carga e descarga nos terminais, otimizando o tempo de espera no porto, segundo a Bunker One.

“Além de graneleiros e grandes cargueiros, o segmento de óleo e gás deve ser um dos beneficiados por esse novo serviço, já que alguns dos principais campos de petróleo da Bacia de Santos são próximos a Sepetiba”, afirma a Bunker One, em comunicado. A expectativa é de fornecimento de 20 mil toneladas de bunker por mês em Sepetiba.

Bunker One e Acelen afirmam ainda que, após o recente anúncio da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) de que vai alterar a Resolução 903 para incluir a comercialização de biodiesel marítimo até 24%, as empresas vão se preparar para disponibilizar, num futuro próximo, uma mistura com biocombustíveis.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/08/2024

PLANO BUSCA REVITALIZAR COSTA SUL GREGA E CRIAR POLO TURÍSTICO NA ‘RIVIERA DE ATENAS’

A incorporadora calcula que o Ellinikon vai somar 2,5% ao PIB da Grécia, criar até 80 mil novos empregos e atrair mais de 1 milhão de visitantes anuais

Por Eleni Varvitsioti — Financial Times



Projeto The Ellinikon, em construção na costa perto de Atenas, prevê instalação da maior cidade inteligente da Europa, de acordo com seus idealizadores — Foto: Nick Paleologos/Bloomberg

A luz vermelho-púrpura do pôr do sol que cai sobre o horizonte na costa ateniense faz o empresário Chrysanthos Panas, dono do restaurante e clube Island, recordar o mantra diário do pai: “Aqui é o paraíso”. A frase, repetida por seu pai a cada entardecer sem exceção, descreve uma sensação que também acabou se tornando familiar para Panas: a admiração diante da beleza de sua casa em Vouliagmeni, um subúrbio na ponta sul da capital grega.

A beleza da região não é segredo para os atenienses. Embora próxima do centro de Atenas, cerca de 20 km ao sul, é só pegar a avenida Vouliagmeni em direção à praia e o cenário vai mudando com a vibração contagiante do lugar. De um lado está o mar cintilante, do outro, baías de rosas, pinheiros e palmeiras.

Já nos séculos 6º e 7º a.C., os antigos gregos escolheram pontos privilegiados na área para construir templos voltados ao Mar Egeu, dedicados a Apolo e Poseidon. O Hotel Astir Palace, em Vouliagmeni, com seus bangalôs à beira-mar, hospedava os ricos e famosos da sociedade grega. Maria Callas era uma visitante frequente da área; Aristóteles Onassis tinha uma casa em Glyfada, uma das regiões costeiras.



Imagem ilustrativa de futura área de entretenimento da ‘Riviera de Atenas’ — Foto: Divulgação

Por décadas, essa costa passou praticamente desconhecida para os turistas estrangeiros, que normalmente só a viam de passagem, a caminho das ilhas nas balsas saindo do porto de Pireu.

Nos últimos anos, contudo, teve início um grande rejuvenescimento ao longo dessa costa de 60 km, há muito negligenciada, de Pireu a Sunião, e ela tornou-se um destino imobiliário muito cobiçado por investidores locais e estrangeiros. Ao lado de vários hotéis cinco-estrelas, como um Four Seasons e o recém-inaugurado One & Only Resorts, a área também é alardeada como lar do maior projeto imobiliário da Europa, o The Ellinikon, que promete ser uma cidade “inteligente” três vezes maior que Mônaco.

No cerne do projeto, o arranha-céu mais alto da Grécia, com 200 metros, a Riviera Tower, projetada pela Foster + Partners, começa a ser erguido.

Panas e seu irmão fundaram o Island na década de 1990, com a ideia de que o resto do mundo precisava descobrir esse lugar especial. Em pouco tempo, se tornou uma referência na área.

No entanto, após a crise financeira mundial de 2008 e 2009 e a revelação da enorme extensão da dívida soberana grega, o país sofreu um golpe terrível. Até o início da retomada em 2017, os gregos enfrentaram alto desemprego e uma queda no PIB que chegou a mais de 25%. Diante da queda de 30% a 40% na receita, em 2010 Panas começou a se concentrar em atrair clientes internacionais.

“Não passe apenas a noite na capital antes de ir para as ilhas do Egeu”, dizia a mensagem publicitária de Panas. “Passe um dia extra na parte mais bonita da cidade: a Riviera de Atenas”, recomendava a propaganda, que cunhou o termo.

Excluída dos mercados financeiros internacionais, a Grécia precisou de pacotes de socorro internacionais para se manter à tona. Os empréstimos iniciais de mais de € 200 bilhões concedidos por credores europeus e pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) vieram amarrados a condições, como uma série de polêmicas privatizações de importantes ativos estatais para pagar a dívida cada vez maior do país.

A joia da coroa desses ativos possivelmente foi um terreno de 6,2 milhões de metros quadrados à margem de um trecho da costa onde ficava o antigo aeroporto da capital, o The Ellinikon. Abandonado em 2001, o aeroporto ainda estava cheio de aviões antigos sem portas, janelas e rodas quando foi vendido. Suas instalações esportivas dilapidadas eram apenas um resquício do que foram na época em que serviram como local esportivo durante a Olimpíada de Atenas de 2004. O aeroporto deserto era um doloroso lembrete das dificuldades econômicas da Grécia. Mas tinha potencial.

Em 2014, o governo federal vendeu o terreno para o conglomerado grego Lamda Development, da área de construção, por quase € 1 bilhão. E pagou parte de sua dívida. Em 2021, após um longo período de atrasos políticos e burocráticos, a construção, enfim, teve início.

“Este projeto começou em uma era em que a Grécia estava falida. Agora, estamos voltando a colocar a Grécia no mapa, mas desta vez pelos motivos certos”, diz o executivo-chefe da Lamda Development Odisseas Athanasiou, cujo histórico inclui a construção de um shopping de luxo no norte de Atenas. O Ellinikon, diz ele, será “uma cidade paradisíaca”.

Passados dez anos da venda do terreno, pela primeira vez desde a privatização começam a ficar visíveis os progressos no local, que ainda está muito longe de parecer paradisíaco. Em uma área de obras enorme, a Riviera Tower, de 200 metros, vai tomando forma. Cada um de seus 173 apartamentos terá uma varanda ou terraço. Muitos contarão com piscinas privativas e jardins suspensos. Os modelos digitais de como ficará a torre mostram sua grande altura acima dos edifícios ao redor, de apenas alguns andares. Também já é possível ver os primeiros andares das “vilas” à beira-mar.

De acordo com os planos da Lamda, o projeto será multiuso e incluirá escolas, uma marina com 400 vagas, um parque esportivo, shoppings centers, um cassino Hard Rock, um hotel Mandarin Oriental e o maior parque costeiro do mundo, um espaço maior que o Hyde Park de Londres. “Nosso objetivo é ter os primeiros residentes até o Natal de 2026”, diz Athanasiou, acrescentando que haverá um total de 8 mil novas residências quando o projeto estiver concluído.

Além da torre Foster + Partners, outras residências com preços a partir de 6 mil euros por m² (não à beira-mar e sem vista para o mar) foram projetadas por arquitetos internacionais, de firmas como a Bjarke Ingels Group, além de outras da Suíça, África do Sul e Reino Unido.

Todas as 315 residências à beira-mar já foram vendidas - por um total de € 1,1 bilhão - o que motivou o planejamento de mais 500 apartamentos, dos quais 65% já estão reservados.

A projeção de gastos da Lamda é de € 8 bilhões a € 9 bilhões com vendas de propriedades que tragam de € 13 bilhões a € 14 bilhões - estima-se que só a primeira fase do projeto terá receitas de € 3,5 bilhões. A incorporadora também calcula que o Ellinikon vai somar 2,5% ao Produto Interno Bruto (PIB) da Grécia, criar até 80 mil novos empregos e atrair mais de 1 milhão de visitantes anuais de todo o mundo.

Os prefeitos das cidades adjacentes ao enorme projeto não estão tão otimistas quanto Athanasiou. Parte do Ellinikon está localizada no município de Alimos, uma cidade litorânea de classe média que já foi lar do historiador grego antigo Tucídides. “Estamos tendo tráfego pesado todos os dias, mesmo nesta fase inicial do projeto”, diz Andreas Kondylis, prefeito eleito três vezes. “Imagine o que acontecerá quando mais de 100 mil pessoas estiverem se deslocando.”

Seria de se esperar que um projeto dessa escala, uma vez aprovado, tivesse a nova infraestrutura de transporte já em construção. No entanto, a não ser por um pequeno túnel, os planos para conectar o Ellinikon à rodovia da cidade não saíram do papel. Não há notícia de projetos para a extensão do metrô até o subúrbio vizinho de Glyfada.

“Estamos recolocando a Grécia no mapa, desta vez pelos motivos certos”



— Athanasiou

“A conclusão total do Ellinikon será entregue após 2030, então temos tempo suficiente para estudar e amadurecer projetos adicionais que servirão ao tráfego extra”, diz Akis Skertsos, ministro de Estado da Grécia.

Glyfada é um enclave privilegiado - perto do mar, ao lado de um campo de golfe - popular entre expatriados, estrelas da música pop grega e jogadores de futebol.

“O Ellinikon mudará muito nossas vidas, só não está claro em que medida”, diz o prefeito de Glyfada, Giorgos Papanikolaou. “Esperamos que para melhor. No entanto, estamos muito ansiosos para resolver importantes questões que ainda estão pendentes.”

Yannis Kanistras mora em Glyfada e faz parte de um grupo de moradores que se opõe às práticas de construção, que, segundo eles, desrespeitam normas. “Não quero deixar minha casa”, diz ele. “Mas também não posso gozar dela. A construção pode levar mais de dez anos”, lamenta. “Mas eles dizem que não deveríamos reclamar, pois o valor de nossas casas aumentou.”

Na Riviera de Atenas, muitas das antigas vilas com grandes jardins cheios de pinheiros altos e bougainvilles foram demolidas e transformadas em altos edifícios de apartamentos, com piscinas na cobertura e tecnologia de casas inteligentes. Investidores estrangeiros e incorporadoras imobiliárias, em especial de países que enfrentam turbulências em seus mercados, como o Egito e Líbano, começaram a investir. “Eles adoram o clima, o estilo de vida, a segurança que a Grécia pode oferecer”, diz Minas Dimos, proprietário da Plasis, uma empresa imobiliária e de desenvolvimento especializada na área.

O visto “dourado”, uma permissão de residência de longa duração criada em 2013, acelerou ainda mais o processo. Foram concedidas mais de 31 mil permissões nos primeiros dez anos, que atraíram investidores da China, Turquia, Rússia e Oriente Médio e resultaram em um investimento total de mais de € 2,6 bilhões na Grécia. Agora, propriedades à beira-mar estão sendo anunciadas por até € 15 mil por m².

“Ainda não sabemos como o mercado reagirá aos milhares de imóveis que serão lançados em um período curto”, diz Yannis Ploumis-Sotiropoulos, diretor-geral da firma que leva seu nome e é a afiliada grega da Christie's International Real Estate. “Não tenho certeza se haverá demanda para toda essa oferta.”

O Ellinikon ocupa uma pequena parte dos 60 quilômetros da Riviera de Atenas. Muitas áreas em outras partes da região ficaram negligenciadas por muito tempo, deixadas com os resquícios de clubes de verão e instalações esportivas e empreendimentos imobiliários abandonados. À medida que diversos governos se esforçavam para encontrar maneiras de impulsionar o crescimento na região, foram elaborados planos para revitalizar e desenvolver trechos. Mas a coordenação entre as esferas municipais tem sido desafiadora.

Na costa de Ática, a apenas 8 km do centro de Atenas, o Centro Cultural da Fundação Stavros Niarchos é um marco ateniense projetado pelo arquiteto italiano Renzo Piano, que abriga a ópera nacional e uma biblioteca. Desde 2011, a fundação doou 3 milhões de euros para financiar o desenvolvimento de um plano mestre para revitalizar a área, que incluiria um parque para conectar o centro à beira da praia.

A transformação da Riviera de Atenas marca um novo capítulo para a capital grega. Mas, à medida que a linha do horizonte começa a mudar com os novos prédios, a questão central para todos os envolvidos é encontrar um equilíbrio entre progresso e qualidade de vida para seus moradores.

“Precisamos proteger nossa beleza natural e nossa cultura e destacar o que nos torna especiais”, diz Panas. “Desde a antiguidade, esta localização é vista como única. Devemos assegurar que continue assim.”

(Tradução de Sabino Ahumada)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/08/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MOL GARANTE APROVAÇÃO DE CLASSE PARA PRIMEIRO PROJETO DE TRANSPORTADOR DE GNL ASSISTIDO POR VENTO

Da Redação Indústria naval 05/08/2024 - 20:19



Ilustração - por ClassNK

A Mitsui OSK Lines, Ltd. (MOL) obteve aprovação em princípio (AiP) da sociedade de classificação ClassNK para projeto de um transportador de GNL equipado com um Sistema de Propulsão Assistida pelo Vento. O projeto, desenvolvido em colaboração com estaleiro sul-coreano Hanwha Ocean, marca a primeira aprovação do mundo para tal sistema em um navio transportador de GNL.

O design, com duas velas Wind Challenger medindo 49 metros de altura por 15 metros de largura, ostenta uma capacidade de tanque de carga de 174 mil metros cúbicos (CBM) e foi projetado para acessar terminais de GNL globalmente. O trabalho de design detalhado está atualmente em andamento.

Uma avaliação de risco abrangente realizada pela MOL, a Hanwha Ocean e a ClassNK, abrangendo posicionamento das velas, visibilidade, procedimentos de emergência e medidas de segurança, levou à AiP. A Gaztransport et Technigaz SA (GTT), projetista do tanque de carga da embarcação, também confirmou a segurança estrutural do tanque em relação às tensões impostas pelas velas.

A MOL pretende atingir emissões líquidas zero de GEE até 2050 por meio de energia limpa e tecnologias de economia de energia, planejando lançar 25 embarcações equipadas com Wind Challenger até 2030 e 80 até 2035.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2024

SETOR DE NAVEGAÇÃO SE ARTICULA PELA MANUTENÇÃO DO DRAWBACK EMBARCAÇÃO E REB

Por Danilo Oliveira Indústria naval 05/08/2024 - 20:12



Arquivo/Divulgação

Sinaval e Syndarma/Abeam destacaram que REB contribuiu para aumento expressivo da frota nacional e defenderam que desoneração fiscal deve ser restrita às embarcações adquiridas de estaleiros brasileiros

Representantes dos segmentos de navegação e da indústria naval trabalham para blindar o Registro Especial Brasileiro (REB) e o 'Drawback Embarcação' das mudanças propostas no atual texto da Reforma Tributária (PLP 68/2024). O substitutivo aprovado na Câmara, encaminhado ao Senado, propõe a revogação de benefícios fiscais relacionados ao Registro Especial Brasileiro (REB) para embarcações. O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e a



Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam) e o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) apresentaram sugestões para garantir a manutenção desses benefícios.

Uma das sugestões é a inclusão no texto de uma seção sobre o REB, na parte de regimes dos bens de capital, a fim de assegurar a desoneração dos investimentos em bens ou serviços necessários a preservar a operacionalidade das embarcações no país, em linha com o disposto na Lei 9.432/1997. Outro objetivo é a exclusão de um dispositivo no texto que suspende o benefício do Drawback Embarcação para os veículos autopropulsados pesados aquáticos, assim como as máquinas e equipamentos.

REB

Syndarma/Abeam e Sinaval destacaram, em posicionamento conjunto, que a criação do REB teve um impacto significativo na navegação brasileira, resultando em um aumento expressivo da frota nacional. Elas citam que, em janeiro de 2024, o Tribunal Marítimo registrou 3.747 embarcações no REB, das quais 2.338 estavam ativas, englobando operações de apoio marítimo, portuário, cabotagem e navegação interior. Além disso, havia 92 cascos em pré-registro, indicando embarcações em construção.

O entendimento é que o REB foi crucial para a construção, manutenção e modernização dessas embarcações, cumprindo regulamentos e demandas de mercado. Segundo os dois sindicatos, o registro especial também desempenhou um papel vital no fomento a investimentos no setor, tanto de capital nacional quanto estrangeiro, por meio de incentivos fiscais e tributários. Nos últimos 20 anos, 210 embarcações de apoio marítimo foram construídas com investimentos de US\$ 11 bilhões.

Outro destaque é que a frota brasileira de apoio marítimo hoje é a sexta maior do mundo, com mais de 400 embarcações. Há uma expectativa de que, nos próximos cinco anos, sejam construídas 36 embarcações de grande porte para a exploração e produção de óleo e gás no mar, com um investimento estimado em US\$ 2,5 bilhões, dependendo dos incentivos do REB para sua viabilização.

As entidades verificam que, no texto da Emenda Constitucional 132/2023, está previsto que a lei complementar poderá dispor sobre a forma de desoneração da aquisição de bens de capital pelos contribuintes — por meio de crédito integral e imediato do imposto; diferimento; ou redução de 100% das alíquotas do imposto. Citam ainda artigo da EC 132/2023, que menciona que a lei complementar instituirá imposto sobre bens e serviços de competência compartilhada entre estados, distrito federal e municípios.

O REB, instituído pela Lei 9432/1997, é visto como pilar estratégico na política pública voltada para o desenvolvimento da marinha mercante nacional. “A exemplo da prática internacional, o REB transcende o mero registro de embarcações, pois resulta na competitividade da frota brasileira, gerando milhares de empregos na cadeia produtiva da indústria naval (construção e navegação), e maior inserção do Brasil no comércio marítimo internacional”, ressaltam as entidades.

Drawback Embarcação

O setor também aponta a necessidade de incluir o Drawback Embarcação no PLP 68 para abranger tanto a CBS quanto o IBS. “A inclusão expressa deste regime no PLP 68 é fundamental para garantir a competitividade e viabilidade financeira da indústria naval brasileira, permitindo que o Drawback Embarcação também abranja as aquisições internas, conforme permitido pelo PLP 68.

Syndarma/Abeam e Sinaval avaliam que, mesmo com a desoneração na venda das embarcações, a indústria naval enfrentará problemas de fluxo de caixa devido à necessidade de ressarcimento mensal dos saldos credores de CBS e IBS, com prazos de recebimento superiores a 100 dias. Além disso, o aumento no preço dos insumos pode chegar a 26,5%, impactando negativamente as margens da indústria.

No Brasil, os estaleiros utilizam o regime aduaneiro especial do 'Drawback Embarcação', previsto na Lei 8.402/1992 e regulamentado em portaria Secretaria de Comércio Exterior (Secex 44/2020), para a construção de embarcações. O argumento é que este regime é essencial devido aos altos custos dos insumos importados, que possuem alto valor agregado e não têm similar nacional.

As embarcações são consideradas bens de capital com ciclos de produção longos, variando entre 12 meses e 38 meses, e exigem investimentos vultosos, sendo construídas sob encomenda com adiantamentos feitos pelas empresas de navegação. "A desoneração tributária na compra dos insumos de produção é crucial para evitar graves distorções financeiras no novo sistema tributário, que inclui o IBS e CBS, pois os tributos pagos nos insumos só serão creditados após a emissão do documento fiscal da embarcação, gerando um desencaixe financeiro significativo", diz o relatório.

As entidades identificaram que, na tramitação do PLP 68/2024, que institui o CBS e IBS, foi incluída uma nova seção que permite a suspensão do pagamento desses tributos na importação e aquisição interna de bens de capital, convertendo-os em alíquota zero após a incorporação ao ativo imobilizado do adquirente. No entanto, foi observado que um parágrafo adicional a um dos artigos incluído nos momentos finais da votação, estende esse benefício a veículos autopropulsados pesados, incluindo embarcações, sem necessidade de ato conjunto do poder executivo e do comitê gestor do IBS que será criado.

Segundo as entidades, esse dispositivo permite a importação de embarcações sem pagamento de CBS e IBS, afetando gravemente a competitividade da indústria naval brasileira, que já enfrenta 'competição predatória' de polos industriais estrangeiros subsidiados. A leitura é que a inclusão desse parágrafo no PLP 68, sem a necessidade de ato conjunto, desonera completamente a importação de embarcações, reduzindo a diferença de carga tributária entre embarcações nacionais e importadas para apenas 11,2% — um quarto da carga tributária atual de 43%.

As entidades sugerem uma emenda para excluir a possibilidade de importação de embarcações estrangeiras com benefício de suspensão, conforme previsto no artigo 105. "Isso é insuficiente para proteger a indústria naval brasileira, especialmente considerando a extinção de incentivos fiscais como o Drawback Embarcação e o REB. A desoneração fiscal deve ser restrita às embarcações adquiridas de estaleiros navais brasileiros para evitar a inviabilidade da indústria nacional", apontam as entidades.

Cabotagem

Procurada pela Portos e Navios, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) informou que o segmento defende manter os direitos do Registro Especial Brasileiro (REB), o que possibilitaria continuar importando partes e peças para reparos e para manutenção, quando necessário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2024

ARTIGO - INFRAESTRUTURA... DE NOVO?!?

Por Robert Grantham Opinião 05/08/2024 - 18:42



Há alguns dias discutíamos internamente na SOLVE se já não estávamos nos tornando repetitivos com a publicação de tantos artigos, apresentações e palestras, sempre versando sobre as deficiências da infraestrutura portuária brasileira.

Eis que nas últimas semanas participamos de três eventos que reuniram inúmeros players do setor: II Fórum Catarinense do Setor Portuário, em Itapoá; reunião virtual da Câmara de Transporte e Logística da Federação das Indústrias de Santa Catarina; e a Feira Logistique, em Balneário Camboriú.



O painel que mais chamou atenção no encontro em Itapoá foi “Gargalos na Infraestrutura Rodoviária, Ferroviária e Aquaviária de Acesso aos Portos Catarinenses”, já que todos os participantes do evento sentiram pessoalmente a dificuldade de acesso ao Terminal a partir das rodovias SC 416 e 417 em pista única e péssimo estado de conservação, um bom exemplo do estado das rodovias de acesso aos portos brasileiros, além da enorme demora em equacionar o acesso aquaviário adequado à Baía da Babitonga.

Já na Federação das Indústrias, com a participação da Secretária Nacional de Transportes Rodoviários, Eng. Viviane Esse, discutiu-se a urgente necessidade de investimentos na renovação da concessão para fazer com que a BR101, no trecho de Santa Catarina, volte a fluir. Na mesma reunião o Dr. Lucas Sampaio Ataliba, Gerente Substituto da Antaq/SC, discorreu sobre a infraestrutura portuária da região sul/sudeste.

Nos diversos painéis realizados na Feira Logistique invariavelmente ouviam-se referências às deficiências da infraestrutura, seja de acessos rodoviários, ferroviários ou aquaviários, ao lado da lotação dos portos e terminais, sem falar que o próprio acesso ao Centro de Eventos de Balneário Camboriú, localizado ao lado da BR101 é um lembrete diário do estado dessa rodovia que interliga o Brasil ao longo da costa de sul a norte. Durante a Logistique chegamos a comentar que os painéis também pareciam sempre mais do mesmo, recaindo invariavelmente no tema infraestrutura.

Ou seja, os gargalos estão tão evidentes que parece não haver como deixar de tratar esses temas! Algo como “água mole em pedra dura tanto bate até que fura”!

Dados divulgados pela ANTAQ indicam que o Brasil movimentou 5,4 milhões de TEU de janeiro a maio desse ano contra 4,6 milhões de TEU no mesmo período do ano passado, ou seja, um crescimento de 19,27%!

Considerando que esse aumento expressivo na demanda não vem sendo acompanhado pelo crescimento da oferta de capacidade, ou pior, o Brasil recentemente viu sua capacidade portuária ser reduzida após o encerramento do contrato da APMT em Itajaí, o início das obras de modernização de Navegantes e a paralisação de um berço no BTP.

Diante de todos esses fatos e dados, não causa surpresa que o sistema portuário brasileiro esteja pressionado de maneira sem precedentes e que, portanto, esse tema não saia da pauta.

Embora haja reconhecidamente quase que um consenso sobre a falta de berços para navios porta-contêineres nos portos de São Paulo, Paraná e Santa Catarina (por onde são movimentados quase 80% da carga containerizada do Brasil), pode-se dizer que os terminais dessa região estão investindo (ou buscando autorização para investir) fortemente em aumento de capacidade e produtividade, mas aparentemente ainda serão necessários projetos greenfield ou brownfield.

Ainda assim, de que adianta os armadores estarem trazendo mais (e maiores) navios e os terminais estarem se preparando para operar essa demanda crescente, se os acessos marítimos não permitem que esses gigantes operem a plena capacidade ou se os acessos terrestres não permitem que a carga chegue e saia com presteza!?

Para se ter ideia, o trecho Santa Catarina x Paraná da BR101 teve sua duplicação entregue em 2010, o trecho Santa Catarina x Rio Grande do Sul foi entregue em 2019. A BR470 que liga os portos catarinenses ao Oeste do estado está em obras de duplicação há 10 anos!

A BR 277, que liga Curitiba a Paranaguá, foi duplicada em 2001. A rodovia dos Imigrantes em Santos foi entregue ao tráfego no longínquo ano de 1976 e expandida em 2002. Podemos afirmar, portanto, que a exceção do trecho sul da BR 101, nenhuma obra expressiva de acesso a portos foi realizada nos últimos 14 anos, enquanto de 2011 a 2023 o Brasil passou de um movimento anual de 7,9 milhões de contêineres para 12,3 milhões de contêineres, um aumento de 55% usando praticamente as mesmas rodovias e ferrovias.

Isso sem falar em dragagens de aprofundamento e retificação dos canais de acesso aos portos, que com poucas exceções também não ocorrem há mais de um década. Não há como pensar em porto sem acesso terrestre e marítimo!

Embora o governo venha sinalizando investimentos em infraestrutura através do chamado “novo PAC”, sabe-se que os recursos são escassos e as obras extremamente morosas (vide duplicação de um trecho de BR 470 de apenas 76 km). Portanto parece-nos evidente que a alternativa é realmente atrair a iniciativa privada para concessões (ou expansões) de terminais, canais de acesso marítimo e, até mesmo, viabilizar a expansão e construção de novas rodovias e ferrovias.

Por fim, uma palavra sobre a Feira Logistique, que, em novo local, aumentou de tamanho e relevância, num claro reconhecimento da importância para o Brasil dos setores de transporte, armazenagem e logística e, claro, para Santa Catarina, com seus vários portos, terminais e um sem número de instalações retro portuárias, assim como a sede de alguns dos principais agentes de carga do Brasil.

Os painéis e palestras contaram com personalidades como o ex-Presidente Michel Temer, o ex-Ministro da Agricultura Francisco Turra, o Presidente da ABPA Ricardo Santin, o Presidente Executivo da ABAC, Luis Fernando Resano, a Diretora Executiva da ABOL, Marcella Cunha, o Secretário de Portos e Aeroportos de SC, Beto Martins, dentre outros. E, nas conversas de corredor ouvimos algumas boas notícias, tais como: que Itajaí deverá voltar a operar em setembro, que o BTP voltará a operar a plena capacidade ao longo desse mês de agosto, que as obras de reforço dos berços de Navegantes estão dentro do cronograma e que há grandes chances de sair nos próximos meses a retificação do canal de acesso ao porto Itapoá!

Seguindo nesse caminho, quem sabe um dia possamos “virar o disco”!?

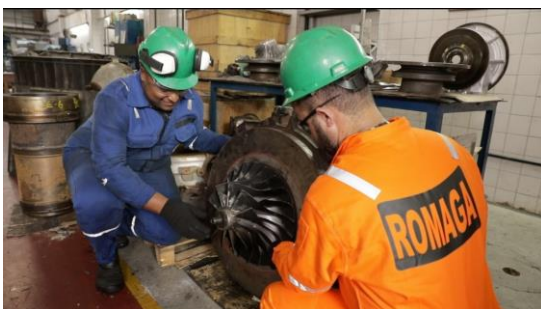
Robert Grantham Robert Grantham é sócio da Solve Shipping Intelligence Specialists

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2024

GRUPO ROMAGA VAI REPRESENTAR EMPRESAS DA INDÚSTRIA NAVAL NA NAVALSHORE

Por Lorena Parrilha Teixeira Especial Navalshore 05/08/2024 - 19:15



Com mais de 30 anos de experiência no setor naval e offshore, o grupo vai participar da feira entre os dias 20 e 22 de agosto, no Rio de Janeiro.

O Grupo Romaga, composto pelas empresas Romaga, Saikai Diesel e HSU, vai apresentar, na 18ª edição da Navalshore, seus serviços de manutenção em motores diesel de alta, média e baixa rotação, além de manutenção em turboalimentadores e periféricos desses equipamentos. Entre as principais empresas representadas pelo grupo estão Yanmar, Geislinger e Seven Oceans.

Em busca de reforçar sua marca e expandir sua rede de contatos durante a Navalshore, a empresa espera fortalecer as relações com clientes atuais e explorar novas oportunidades de negócios e parcerias.

O grupo observa um aquecimento do mercado naval e offshore desde o ano passado. De acordo com o grupo, a Navalshore desempenha um papel importante ao reunir os principais atores deste mercado em um único local durante três dias. Recentemente, o Grupo Romaga ampliou suas instalações e adquiriu novos equipamentos para otimizar seu escopo de serviços. Estes investimentos visam melhorar a produtividade e a eficiência, garantindo que a empresa continue a fornecer serviços de alta qualidade aos seus clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2024

HIDROVIAS DO BRASIL INTEGRA POSICIONAMENTO PELA CRIAÇÃO DE UM MERCADO REGULADO DE CARBONO

Da Redação Portos e logística 05/08/2024 - 19:18



A Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas, aderiu ao Posicionamento pela Urgência da Criação de um Mercado Regulado de Carbono, uma iniciativa liderada pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS). A ação tem como objetivo promover a sustentabilidade e a redução das emissões de gases de efeito estufa.

O posicionamento já conta com a adesão de 52 empresas brasileiras e busca incentivar o poder público a implementar um mercado regulado de carbono no Brasil com celeridade e simplicidade. Esse apelo foi formalizado por meio de uma carta que destaca a importância da rápida criação desse mercado.

Fabio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, afirmou que a criação de um mercado regulado de comércio de emissões é um passo importante para o desenvolvimento do país e para a transição para uma economia de baixo carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2024

KVH INDUSTRIES APRESENTARÁ OS SEUS TERMINAIS HÍBRIDOS NA 18ª EDIÇÃO DA NAVALSHORE

Por Lorena Parrilha Teixeira Especial Navalshore 05/08/2024 - 19:19



Especializada em soluções integradas de comunicação e conectividade marítima, a empresa estará na feira entre os dias 20 e 22 de agosto, no Rio de Janeiro

A KVH Industries, Inc. vai participar da Navalshore 2024 e espera que o evento proporcione a oportunidade de encontrar clientes antigos, renovar relacionamentos e conhecer novos potenciais clientes. Na feira, a empresa exibirá seus terminais híbridos TracNet, soluções Starlink e CommBox Edge.

A empresa enxerga a Navalshore como uma plataforma para iniciar as negociações e estabelecer parcerias. Além disso, ela antecipa um aumento na demanda por conectividade marítima, impulsionado por novos serviços de Órbita Terrestre Baixa (LEO) e serviços de Órbita Geossíncrona (GEO), que oferecem maior confiabilidade e versatilidade. Estes serviços apoiam um crescente ecossistema de aplicações, incluindo Internet das Coisas (IoT), esforços de descarbonização e otimização de viagens.

Além disso, a KVH destaca a necessidade crescente de ferramentas de gestão e controle de conectividade, especialmente para os serviços emergentes de LEO que, apesar de oferecerem altas velocidades e baixa latência, carecem de ferramentas nativas robustas. A empresa oferece recursos que permitem um controle preciso sobre o uso de dados, essencial para operações, IoT e bem-estar da tripulação, ao mesmo tempo que diminui os riscos de segurança cibernética.

Recentemente, a empresa lançou o CommBox Edge Communications Gateway, uma colaboração com a Kognitive Networks, que oferece ferramentas de gestão para profissionais de TI marítimos. As funcionalidades incluem gerenciamento dinâmico de WAN, LAN e largura de banda, SD-WAN



segura, otimização de rede e velocidades mais rápidas com proxies de melhoria de desempenho ilimitados, entre outras.

“Recursos adicionais incluem relatórios de uso de dados em tempo real, controles de usuário e portal cativo para gerenciamento de dados da tripulação. Controles em nível de aplicativo e regras e permissões dinâmicas para adaptação automática quando uma rede estiver indisponível ou você atingir um determinado limite de uso de dados.” explicou a empresa sobre o novo lançamento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2024

PORTOCEL RECEBE PRIMEIRA CARGA NO TERMINAL T32 EM SANTOS

Da Redação Portos e logística 05/08/2024 - 19:21



Bruna Paula (Divulgação/Portocel)

A Portocel, integradora logística no transporte de produtos florestais, recebeu neste domingo (04) a primeira carga no terminal da Suzano (T32), em Santos (SP). Serão 60 vagões de celulose vindos do Centro-Oeste e do interior de São Paulo, que chegam por meio da ferrovia que corta o terminal.

A empresa, que mantém um porto em Aracruz, no Espírito Santo, com capacidade para embarcar 7,5 milhões de toneladas/ano de diferentes produtos, incluindo celulose, rochas, produtos siderúrgicos, cargas de projeto e veículos, realiza seu primeiro recebimento desde que começou a operar o T32 em Santos, em julho deste ano, a primeira unidade da empresa fora do estado capixaba.

O T32 passou por uma reforma que ampliou sua capacidade de armazenagem em cerca de 7 mil m² e adicionou mais quatro linhas à sua malha ferroviária. Com dois pórticos para descarregamento, a estrutura tem capacidade para 44 vagões com descargas simultâneas.

Desde julho, a Portocel passou a atuar também no Porto de Santos, como operador portuário do T32. A empresa de logística portuária é controlada pela Suzano e Cenibra, do setor de celulose e papel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/08/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 05/08/2024