

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 083/2024
Data: 22/08/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS É ESPERADO EM SANTOS NESTA QUINTA PARA INAUGURAÇÃO.....	4
ÁREA PARA CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS TERÁ LEILÃO NO ANO QUE VEM, DIZ MINISTRO	4
PORTO DE SANTOS TEM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E SUPERA 16 MILHÕES DE TONELADAS	6
ANTAQ DOES NOT DETAIL NOTIFICATIONS AT THE PORT OF SANTOS.....	6
<i>Traduzido pelo tradutor do Google - Antaq não detalha notificações no Porto de Santos</i>	<i>7</i>
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
LEILÃO PORTUÁRIO RENDE R\$ 4,7 MILHÕES. PORTO DO RECIFE TEVE MAIOR OUTORGA.....	8
TÉRMICA DE PECÉM É ACIONADA PELO ONS PARA GARANTIR ESTABILIDADE NO SISTEMA	9
PORTAL PORTO GENTE	10
MAIS DUAS EMPRESAS ASSINAM MANIFESTO ESG DO PORTO DE SANTOS.....	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – LEILÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS: UMA ESTRATÉGIA COMPROVADA.....	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Roubo de cargas 1</i>	<i>12</i>
<i>Roubo de cargas 2</i>	<i>12</i>
<i>Roubo de cargas 3</i>	<i>12</i>
<i>Proposta aceita 1.....</i>	<i>12</i>
<i>Proposta aceita 2.....</i>	<i>12</i>
REGIÃO SUDESTE - IBI CONHECE AEROMÓVEL E DEBATE POSSIBILIDADE PARA PORTO DE SANTOS	13
NACIONAL - 1º LEILÃO PORTUÁRIO DO ANO GERA R\$ 4,75 MI EM OUTORGAS.....	14
NACIONAL - GOVERNO QUER LEILOAR MAIS SEIS ÁREAS ATÉ O FINAL DO ANO, DIZ MINISTRO	14
NACIONAL - COOPERA PORTOS DISCUTE SOLUÇÕES SUSTENTÁVEIS PARA O SETOR PORTUÁRIO	15
NACIONAL - BRASIL EXPORT ANUNCIA CURSO DE FORMAÇÃO EM SUSTENTABILIDADE	17
SEM CATEGORIA - VOEPASS SUSPENDE VOOS DIÁRIOS PARA NOVE DESTINOS ATÉ 26 DE OUTUBRO	17
REGIÃO NORDESTE - CEARÁ AVANÇA EM PLANEJAMENTO DE PORTO SECO JUNTO À TRANSNORDESTINA	18
INTERNACIONAL - FINLANDESA ANUNCIA PROJETO DOS PRIMEIROS NAVIOS MOVIDOS A ETANOL DO MUNDO	19
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO NO BRASIL TRAZ MAIS SEGURANÇA ÀS FUTURAS EXPORTAÇÕES, AVALIA CÂMARA ALEMÃ DE COMÉRCIO.....	21
REVISÃO DO PDE APONTA QUEDA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO APÓS PICO DE 2030 E AMPLIAÇÃO DA OFERTA DE GÁS.....	22
PDE APONTA QUEDA ANTECIPADA NA PRODUÇÃO DE ÓLEO.....	25
JORNAL O GLOBO – RJ	26
BRASIL É UM DOS LÍDERES EM INFRAESTRUTURA PÚBLICA DIGITAL E PIX É UM EXEMPLO, DIZ EX-CTO DO REINO UNIDO.....	26
ARRECADAÇÃO FEDERAL SOMA R\$ 231 BILHÕES EM JULHO E BATE NOVO RECORDE NO ANO.....	29
PEDIDOS PARA NOVA LINHA DE CRÉDITO DO BNDES PARA INOVAÇÃO SUPERAM R\$ 10 BI. VEJA QUE TIPO DE EMPRESA QUER.....	29
AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ VAI GANHAR SALA VIP E NOVO TERMINAL EXECUTIVO	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	31
MINISTÉRIO DIZ QUE PODE INTERVIR NA ANEEL PARA APURAR POSSÍVEL ‘INÉRCIA’ DA DIRETORIA	31
DIRETOR DO BANCO CENTRAL DIZ QUE COPOM É COESO, MAS CADA MEMBRO TEM UM OLHAR	33
VALOR ECONÔMICO (SP)	35
RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA VOLTA A AVANÇAR, COM PROPOSTA DE R\$ 24 BI EM OBRAS	35
PREÇO DA CELULOSE SEGUE EM CORREÇÃO, MAS INTENSIDADE DA QUEDA PODE SURPREENDER.....	36
MISSÃO DA UE RESGATA TRIPULAÇÃO DE PETROLEIRO INCENDIADO NO MAR VERMELHO	37
PIORA DO CENÁRIO FREIA RITMO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS.....	38
AGÊNCIA BRASIL - DF	41
SÃO PAULO, RIO E MINAS CONCENTRAM MAIORES VOLUMES DE ROUBOS DE CARGAS	41
RIOS DA AMAZÔNIA REGISTRAM NÍVEIS ABAIXO DA MÉDIA HISTÓRICA	43
ENTENDA PROPOSTA APROVADA SOBRE REONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO.....	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS	45
TRANSPETRO INSTALA SALA DE APOIO À AMAMENTAÇÃO EM EVENTOS DE NEGÓCIOS	45
GYROMARSAT FECHA PARCERIA COM A EMPRESA ALEMÃ ANSCHUTZ	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 083/2024
Página 3 de 50
Data: 22/08/2024
www.mercosshipping.com.br
mercoco@mercoshipping.com.br

GOVERNO REALIZA LEILÕES DE CINCO ÁREAS PORTUÁRIAS	46
CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL ASSINA PROTOCOLOS ESTRATÉGICOS NO SEGUNDO DIA DA NAVALSHORE.....	47
DPC ESPERA R\$ 40 MILHÕES/ANO PARA APLICAR EM ESCOLAS DE FORMAÇÃO.....	47
MIRO ARANTES ASSUME COMO CEO DO ESTALEIRO MAUÁ.....	48
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	49
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	50



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS É ESPERADO EM SANTOS NESTA QUINTA PARA INAUGURAÇÃO

Silvio Costa Filho vem por conta do viaduto de transposição de via férrea
Por *ATribuna.com.br*



O ministro Silvio Costa Filho estará em Santos nesta quinta-feira (22) (Vanessa Rodrigues/ AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) inaugura, nesta quinta-feira (22), às 10 horas, o viaduto de transposição da via férrea que liga o cluster de celulose da Margem Direita do Porto de Santos à Avenida Governador Mário Covas Jr (via perimetral). Integrando o complexo viário dessa região, também será entregue a via de ligação interna que permite acesso às empresas localizadas no trecho da Avenida Ismael Coelho de Souza, no bairro Estuário, em Santos. A

inauguração conta com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O viaduto mede 350 metros de extensão e nove metros de largura, tendo duas faixas, com sentido único para a via perimetral, sentido centro. O viário interno inicia no Posto de Fiscalização Portuária Macuco 1 (antigo gate 15) e segue até imediações do Posto de Fiscalização Portuária Estuário 2 (antigo gate 19), convergindo no viaduto e seguindo no fluxo da Av. Mario Covas. A passarela de pedestres, inaugurada em junho deste ano, é mais uma estrutura que completa esse sistema viário.

Não há necessidade de credenciamento de imprensa. O acesso para a cerimônia de inauguração será pela Avenida Ismael Coelho de Souza, entrando em frente à Capitania dos Portos. É importante que os automóveis estejam identificados para facilitar a permissão de entrada.

Além do ministro Costa Filho, estarão presentes no ato simbólico o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, e o diretor de Logística do EBLog da Eldorado Brasil Celulose, Flavio da Rocha Costa, que estarão disponíveis para entrevista no local.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 22/08/2024

ÁREA PARA CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS TERÁ LEILÃO NO ANO QUE VEM, DIZ MINISTRO

Silvio Costa Filho fala em ampliar a capacidade do local
Por *Ted Sartori, com informações de Estadão*



O contrato de arrendamento com o terminal multipropósito Ecoporto, que funciona em parte do STS10, deve ser encerrado, segundo jornal (Vanessa Rodrigues/AT)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que o leilão do STS10 deve ser feito em 2025. A área destinada para contêineres e que originalmente fica no cais do Saboó, no Porto de Santos, está envolvida em polêmicas e disputas entre empresas portuárias.

A declaração do ministro aconteceu em pronunciamento,



após leilão de cinco arrendamentos portuários realizado nesta quarta-feira (21), na B3, em São Paulo - o primeiro deste tipo promovido neste ano pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“A gente tem trabalhado fortemente na construção do STS10, que é uma pauta que vai unir o Brasil. É muito importante e a gente espera, no próximo ano, estar fazendo esse leilão aqui na B3. É o projeto que foi pensado lá atrás. Ao longo desse último um ano e oito meses, a gente tem remodelado essa proposta e entendemos a importância de ampliar a competitividade e, sobretudo, a capacidade do Porto de Santos”, afirma Costa Filho.

A palavra do ministro vai na direção contrária ao que afirmou recentemente o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. Em 1º de agosto, ele garantiu, em entrevista coletiva na sede do órgão, que não havia como viabilizar o STS10 antes da construção de dois viadutos na Alemoa. Essas obras estruturantes são necessárias para desafogar o acesso à Margem Direita e devem demorar quatro anos para ser entregues.

“Antes de expandirmos e pensarmos em novos terminais, é preciso que tenhamos vias de acesso adequadas. Se tivéssemos o STS10 funcionando atualmente, conforme foi projetado, a Cidade estaria totalmente parada na região da Alemoa. Hoje ela está parcialmente parada”, comentou Pomini, na ocasião.

Ecoporto

O contrato de arrendamento com o terminal multipropósito Ecoporto, da Ecorodovias, que funciona em parte do STS10, deve ser encerrado, segundo reportagem do jornal Valor Econômico. O arrendamento venceu em 2023 e já foi prorrogado por três vezes, com último prazo até dezembro deste ano.

De acordo com o jornal, o ministro disse “já há decisão de não fazer a renovação contratual” com o Ecoporto. Caso isso seja efetivado, a área do STS10 deve receber o novo terminal de cruzeiros de Santos e o restante do espaço possivelmente será destinado para empresas que movimentam contêineres, atendendo o pleito do setor de aumento da capacidade no cais santista.

Leilões

As outorgas oferecidas pelos cinco terminais portuários leiloados ontem somaram R\$ 4,750 milhões. A agenda contemplou áreas nos Portos de Recife (PE), Rio de Janeiro e Rio Grande (RS). Os contratos de 10 anos somam investimentos de R\$ 74 milhões.

A maior outorga, de R\$ 3,6 milhões, foi a da SCS Armazéns Gerais pelo REC10, depois de disputa viva voz com a Agemar Transportes. O terminal, no Porto de Recife, vai movimentar e armazenar granéis sólidos e cargas gerais, com estimativa de R\$ 2,9 milhões em aportes.

A SCS participou antes da disputa pelo REC09, também no Porto de Recife. No entanto, a Usina Petribú venceu, com uma outorga de R\$ 550 mil depois de disputa viva a voz. A área movimenta e armazena granel sólido e carga geral, em especial arroz. A projeção é de R\$ 2,2 milhões em investimentos.

Já o terceiro terminal pernambucano, REC08, recebeu proposta única de R\$ 50 mil da Liquiport. Ele é destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais e tem previsão de investimentos diretos de cerca de R\$ 51 milhões.

Os ativos do Porto de Rio Grande (RS) e do Rio de Janeiro receberam apenas uma proposta. O terminal gaúcho foi arrematado pela Sagres Operações Portuárias, que ofereceu R\$ 50 mil de outorga. O carioca, que armazena e movimenta carga geral líquida, ficará sob responsabilidade da Iconic Lubrificantes, cuja oferta foi de R\$ 500 mil. A estimativa é de R\$ 10,1 milhões em aportes.

A previsão para este ano é de mais dois leilões: um em outubro e outro em dezembro. Em junho, a Antaq divulgou que o segundo pregão teria três locais: ITG02, em Itaguaí/RJ, POA26, em Porto

Alegre, e VDC04, em Vila do Conde (PA). Já o terceiro certamente incluiria sete: MCP01 e MCP03, em Santana (AP), VDC10 e VDC29, em Vila do Conde (PA), PAR14 e PAR15, em Paranaguá (PR), e o MUC14, em Fortaleza (CE).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/08/2024

PORTO DE SANTOS TEM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E SUPERA 16 MILHÕES DE TONELADAS

Desempenho elevou o acumulado do ano para um número também inédito

Por ATribuna.com.br



O Porto de Santos movimentou 16,3 milhões de toneladas em julho (Vanessa Rodrigues/AT)

O Porto de Santos movimentou 16,3 milhões de toneladas em julho, aumento de 6,9% em relação ao mesmo mês de 2023, quando foram 15,3 milhões de toneladas, e maior número mensal já registrado. Esse desempenho elevou o acumulado do ano para 105,5 milhões de toneladas, número também inédito, representando um crescimento de 9,7% nos sete primeiros meses do ano.

O agronegócio liderou o crescimento. Em julho, o açúcar atingiu 2,7 milhões de toneladas, um aumento de 23,1% em comparação ao ano anterior, acumulando 14,8 milhões de toneladas nos primeiros sete meses de 2024, (+43,1%). A soja em grãos movimentou 2,4 milhões de toneladas no mês (+18,4%), totalizando 26,2 milhões de toneladas no acumulado do ano (queda de 2%).

O embarque de café em grãos somou 197,9 mil toneladas em julho, um aumento de 49% em relação ao mesmo mês de 2023, acumulando 1,4 milhão de toneladas (+60) em 2024. A carne teve crescimento de 59,5% no mês, com 246,5 mil toneladas, e, no acumulado do ano, somou 1,4 milhão de toneladas (+32%). A celulose teve alta de 35% em julho, com 661 mil toneladas, acumulando 4,5 milhões de toneladas no ano (+7,9%).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/08/2024

ANTAQ DOES NOT DETAIL NOTIFICATIONS AT THE PORT OF SANTOS

Although a report was requested by A Tribuna, Antaq's press office only provided data from the São Paulo Regional Management (Gresp)

Por ATribuna.com.br



Compared to the first six months of last year, there was a 4% decrease in inspections throughout Brazil (Disclosure)

The National Agency for Waterway Transportation (Antaq) did not disclose to A Tribuna the number of inspections, notifications for irregularities and fines that occurred at the Port of Santos, the largest in Brazil, in the first half of this year. Although the report was requested, Antaq's press office only sent data from the São Paulo Regional Management (Gresp), which includes the states of São Paulo, Goiás and Tocantins.

In the Gresp area, there were 157 inspections and 13 notifications in the first half of this year. The number of inspections represents 7% of the total conducted by the 13 managements and units of

Antaq during this period, which was 2,240. Regarding notifications, this management's proportion reaches 20%—the number is 65.

Compared to the first six months of last year, there was a 4% decrease in inspections across Brazil, and a 7% increase in the São Paulo Regional Management. For notifications, there was a decrease in both scopes: 24% overall and 32% in Gresp.

Antaq's scope of activity encompasses national waterway transportation services and infrastructure: inland navigation, maritime navigation, and port facilities and services.

Inspections fall into three types: scheduled (within an annual inspection plan to verify the compliance of regulated companies with normative obligations), routine (to verify service delivery in person, including the assessment of operational aspects such as handling of dangerous goods and passenger transportation safety), and extraordinary (initiated by a complaint, representation, or identification of indications of administrative violation).

Most common violation

The most frequent violation in the inspections conducted by Antaq's managements and units across Brazil in the first semester was failure to ensure minimum hygiene and cleanliness conditions in areas and facilities. There were 26 resolved notifications and one unresolved.

TRADUZIDO PELO TRADUTOR DO GOOGLE - ANTAQ NÃO DETALHA NOTIFICAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Apesar de reportagem ter sido solicitada por A Tribuna, assessoria de imprensa da Antaq só divulgou dados da Gerência Regional de São Paulo (Gresp)

Por A Tribuna.com.br



Em relação aos seis primeiros meses do ano passado, houve queda de 4% nas fiscalizações em todo o Brasil (Divulgação)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) não divulgou à A Tribuna o número de fiscalizações, autuações por irregularidades e multas ocorridas no Porto de Santos, o maior do Brasil, no primeiro semestre deste ano. Embora o relatório tenha sido solicitado, a assessoria de imprensa da Antaq enviou apenas dados da Gerência Regional de São Paulo (Gresp), que inclui os estados de São Paulo, Goiás e Tocantins.

Na área do Gresp, foram 157 fiscalizações e 13 notificações no primeiro semestre deste ano. O número de fiscalizações representa 7% do total realizado pelas 13 gerências e unidades da Antaq neste período, que foi de 2.240. Em relação às notificações, a proporção desta gerência chega a 20% — o número é 65.

Em comparação aos seis primeiros meses do ano passado, houve queda de 4% nas fiscalizações em todo o Brasil, e aumento de 7% na Gerência Regional de São Paulo. Para as notificações, houve queda em ambos os escopos: 24% no geral e 32% no Gresp.

O escopo de atuação da Antaq abrange serviços e infraestrutura de transporte aquaviário nacional: navegação interior, navegação marítima e instalações e serviços portuários.

As inspeções são divididas em três tipos: programadas (dentro de um plano anual de inspeção para verificar a conformidade das empresas regulamentadas com as obrigações normativas), de rotina (para verificar pessoalmente a prestação de serviços, incluindo a avaliação de aspectos operacionais como manuseio de mercadorias perigosas e segurança no transporte de passageiros) e

extraordinárias (iniciadas por uma reclamação, representação ou identificação de indícios de infração administrativa).

Violação mais comum

A violação mais frequente nas inspeções realizadas pelas gerências e unidades da Antaq em todo o Brasil no primeiro semestre foi a não garantia de condições mínimas de higiene e limpeza em áreas e instalações. Foram 26 notificações resolvidas e uma não resolvida.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/08/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LEILÃO PORTUÁRIO RENDE R\$ 4,7 MILHÕES. PORTO DO RECIFE TEVE MAIOR OUTORGA

Confira as empresas responsáveis pelo arrendamento dos três terminais do Porto do Recife, que farão investimentos de R\$ 74 milhões nos terminais portuários

Por Assíria Florêncio - assiria.florencio@movimentoeconomico.com.br



Ministro Silvio Costa Filho ladeado pelo secretário de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti, e pelo presidente do Porto do Recife, Delmiro Gouveia/ Divulgação

O primeiro leilão de terminais portuários deste ano, realizado na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, rendeu ao governo federal R\$ 4,75 milhões em outorgas. O certame aconteceu nesta quarta-feira (21). Foram arrendadas cinco áreas dos portos de Recife, Rio de Janeiro e Rio Grande (RS).

A maior outorga, de R\$ 3,6 milhões, foi a da SCS Armazéns Gerais pelo REC10. O terminal, localizado no Porto de Recife, vai movimentar e armazenar granéis sólidos e cargas gerais, com estimativa de R\$ 2,9 milhões em aportes.

Além da SCS Armazéns Gerais, a LiquiPort e Usina Petribu saíram vitoriosas do certame, ficando com o arrendamento dos outros dois terminais do Porto do Recife. Ao todo, as três áreas foram arrematadas por um montante de R\$ 4,2 milhões.



Porto do Recife: leilão do terminal de granéis sólidos supera expectativas/Foto: Porto do Recife (Divulgação)

O arrendamento dos terminais REC08, REC09 e REC10 terá o prazo de dez anos. Portos do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul também tiveram áreas oferecidas no leilão

Com proposta única, a empresa capixaba LiquiPort arrematou o terminal REC08 do Porto do Recife com uma oferta de R\$ 50 mil. A área do REC08, atualmente ociosa, será desenvolvida do zero visando a importação de malte, trigo e milho para o desenvolvimento do polo cervejeiro de Pernambuco.

Estudos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apontam para um investimento de R\$ 51 milhões somente neste terminal. No leilão, a LiquiPort revelou, ainda, o objetivo de fazer investimentos no Porto de Suape num futuro próximo.

Dos outros dois terminais do Porto do Recife que participaram do leilão, a Usina Petribu venceu a disputa contra a SCS Armazéns Gerais pelo REC09 com um lance de R\$ 550 mil. Os investimentos para a área que vai movimentar granel sólido e carga geral, especialmente arroz, são estimados em R\$ 2,2 milhões.

O REC10 teve o valor mais alto de arrendamento: R\$ 3,6 milhões, propostos pela SCS Armazéns Gerais, após arrastada disputa com a Agemar. O terminal vai movimentar e armazenar graneis sólidos e cargas gerais e a estimativa de investimento é de R\$ 2,9 milhões.

Firmados os lances, o secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, afirmou que os investimentos promoverão a geração de emprego e melhoria de renda. Segundo Cavalcanti, o objetivo do atual governo é reequilibrar as contas públicas para atrair mais empreendimentos tanto para o porto quanto para o estado.

Investimentos nos portos

No total, os cinco ativos leiloados deverão receber investimentos da ordem de R\$ 74 milhões. Um dos terminais em destaque é o RDJ06, localizado no porto do Rio de Janeiro. Com capacidade de movimentar quase 140 mil toneladas por ano, o empreendimento terá como marca o transporte de óleos básicos, o que deverá movimentar o mercado de lubrificantes da região Sudeste. No Rio Grande do Sul, a área arrendada foi a RIG10, localizada no Porto do Rio Grande, dedicada à movimentação e armazenagem de carga geral.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou que o resultado do leilão vai garantir mais desenvolvimento econômico ao país, modernização da infraestrutura dos terminais, maior agilidade no escoamento da safra e investimento no setor portuário, que tem batido recorde de aporte nos últimos anos. Costa Filho também destacou que os investimentos vão proporcionar o aumento de novos postos de trabalho, movimentando a economia local.

“Nosso objetivo, ao longo do governo do presidente Lula, é realizar leilões de 30 áreas portuárias, gerando desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Diante disso, a gente espera que o modal possa crescer em torno de 6%. Isso significa mais desenvolvimento econômico, mais geração de postos de trabalho e aumento do poder aquisitivo do nosso povo. A gente vai continuar trabalhando pelo Brasil e o povo do nosso país, dialogando com todos os governadores”, destacou.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/08/2024

TÉRMICA DE PECÉM É ACIONADA PELO ONS PARA GARANTIR ESTABILIDADE NO SISTEMA

Pecém 1 tem capacidade instalada de 720 megawatts e previsão de geração de 93.240 MWh nesta semana.

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Usina térmica de Pecém/Foto: divulgação EDP

O acionamento de térmicas voltou a ser necessário. Nesta quarta-feira (21), Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) ativou uma das usinas do Complexo Termelétrico do Pecém, situado no Porto de Pecém, no Ceará, pela segunda vez neste mês, para garantir estabilidade no sistema elétrico devido a escassez de chuvas.

Na terça-feira (20), como noticiou o Movimento Econômico, o ONS comunicou que tem sido observada uma redução na disponibilidade de recursos hídricos, principalmente no Norte do país. A região é essencial para

suprir a demanda de energia nos momentos de pico de consumo, principalmente à noite, nos meses de outubro e novembro.

Em nota emitida na terça-feira, o ONS havia descartado qualquer problema de atendimento energético e assegurou que “o Sistema Interligado Nacional (SIN) dispõe de recursos suficientes para atender a demanda por energia”. O órgão admitiu, porém, que vem reportando queda no volume de água já há alguns meses e entre as medidas preventivas apresentadas ao Comitê de Monitoramento do Setor elétrico (CMSE) está a antecipação do acionamento da Usina Termopernambuco, já a partir de outubro próximo, unidade é controlada pela Neoenergia.

Pecém 1

A unidade Pecém 1, usina termelétrica controlada pela ED, teve que ser acionada pela segunda vez em agosto. A medida visa reforçar a estabilidade do Sistema Interligado Nacional. Pecém 1 tem capacidade instalada de 720 megawatts e previsão de geração de 93.240 MWh nesta semana.

O acionamento, solicitado pelo ONS, ocorre em um cenário marcado não só pelo baixo volume de chuvas na região Norte, mas pelo aumento das temperaturas no Sudeste, com elevação da demanda de energia.

A restrição de geração de energia eólica e solar, o chamado “curtailment” também motivou o ONS a acionar usinas termelétricas nas últimas semanas. A usina térmica a carvão foi acionada no último domingo e ficará em operação até a próxima segunda-feira.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 22/08/2024



PORTAL PORTO GENTE

MAIS DUAS EMPRESAS ASSINAM MANIFESTO ESG DO PORTO DE SANTOS

Redação Portogente

Iniciativa recebeu também uma nova entidade como apoiadora.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu, nesta quarta-feira (21/08), os signatários do Manifesto ESG do Porto de Santos, iniciativa que está completando um ano de existência, para uma reunião ordinária. Na ocasião, duas empresas aderiram ao Manifesto: Yara Brasil e Transportes Cavalinho. Além da adesão, foi formalizada também a Associação Brasileira de Recursos Humanos (ABRH) / Regional Baixada Santista, como mais nova apoiadora da iniciativa.



Foto: Divulgação/APS

O Manifesto ESG é uma iniciativa da APS, uma declaração pública de compromisso sólido com mundo mais sustentável e socialmente consciente. O documento é assinado pela própria APS, prefeituras da região e empresas que atuam no complexo portuário.

A nova signatária, Transportes Cavalinho, apresenta-se como uma empresa especializada em transporte de cargas líquidas químicas, combustíveis, lubrificantes, bebidas e recentemente gases e gases do ar. Ela atende clientes do Porto de Santos.



A Yara Brasil, por sua vez, atua no segmento de fertilizantes, com planta em Cubatão, na região do Porto de Santos. O grupo destaca a ambição de ser a líder mundial em nitrogênio e aplicações sustentáveis para os mercados industriais.

A nova apoiadora do Manifesto ESG, a ABRH/Regional Baixada Santista, abrange os nove municípios da região e propõe conteúdos estratégicos de desenvolvimento de pessoas para suas organizações.

ESG Challenge

Além dos novos membros do grupo do Manifesto ESG do Porto de Santos, a reunião contou ainda com a apresentação do Data Over Seas, time vencedor do ESG Challenge, hackathon realizado em junho passado pela APS, Sebrae e Parque Tecnológico de Santos. O grupo mostrou seu projeto de Gestão e Monitoramento de Resíduos com uso de Inteligência Artificial.

Os vencedores do ESG Challenge terão um período de incubação no Parque Tecnológico de Santos, com forma de incentivar o desenvolvimento da solução conceitual apresentada nos dias do evento.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 22/08/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – LEILÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS: UMA ESTRATÉGIA COMPROVADA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O sucesso dos primeiros leilões para o arrendamento de terminais portuários de 2024, realizados nessa quarta-feira, dia 21, em São Paulo (SP), demonstra o acerto da estratégia do Governo de manter as operações portuárias e a gestão dessas instalações com o setor privado. Trata-se do melhor caminho para se garantir a eficiência, a competitividade e o desenvolvimento do setor portuário.

A modalidade de arrendamento, com prazos definidos e investimentos obrigatórios por parte dos operadores privados, garante que os terminais recebam os recursos necessários para sua modernização e ampliação. Isso se traduz em ganhos de produtividade, redução de custos e melhoria da qualidade dos serviços prestados aos usuários.

A realização desses leilões demonstra, ainda, a confiança do mercado na capacidade dos portos brasileiros de atrair investimentos e gerar negócios. A concorrência entre os interessados pelos terminais resultou em valores de outorga superiores aos esperados, o que demonstra a atratividade desses ativos.

É importante destacar que a modernização dos portos é fundamental para o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro. Portos eficientes são essenciais para garantir a competitividade das empresas brasileiras no mercado global, facilitando a exportação de produtos e a importação de insumos. Além disso, a melhoria da infraestrutura portuária contribui para a redução dos custos logísticos, o que beneficia toda a cadeia produtiva.

A decisão de arrendar os terminais portuários também está alinhada com as melhores práticas internacionais. Em diversos países, a gestão dos portos é compartilhada entre o setor público e o setor privado, com o objetivo de otimizar a utilização dos recursos e garantir a prestação de serviços de qualidade.

E é fundamental que o Governo acompanhe de perto a implementação dos contratos de arrendamento, garantindo que os investimentos sejam realizados conforme o previsto e que os



serviços sejam prestados com eficiência e qualidade. Além disso, é preciso que o Estado continue investindo em infraestrutura portuária, como dragagens e obras de acesso, para garantir a competitividade dos portos brasileiros.

Nesse cenário, o leilão de terminais portuários representa um marco importante para o setor portuário brasileiro. Ao transferir a gestão de ativos para a iniciativa privada, o Governo demonstra um compromisso com a modernização e o desenvolvimento da infraestrutura portuária, o que se traduz em benefícios para toda a sociedade. Mas é preciso que o Governo e o setor privado trabalhem em conjunto para garantir que os resultados esperados sejam alcançados. A modernização dos portos é um processo contínuo que exige investimentos constantes e a adoção de novas tecnologias. Ao investir em seus portos, o Brasil estará fortalecendo sua posição como um importante player no comércio internacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ROUBO DE CARGAS 1

A Região Sudeste registrou o maior índice de roubos de carga no Brasil, no primeiro semestre do ano, com 80,6% do total nacional de prejuízos, englobando cargas diversas e gêneros alimentícios. Em igual período de 2023, a região concentrou 82,8% das ocorrências. Os estados de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Minas Gerais foram os destaques no período, com 47,2%, 18,7% e 14,2% dos prejuízos, respectivamente, confirmando a liderança que se repete já há alguns anos nesse po de crime, devido à grande circulação de mercadorias, à concentração do Produto Interno Bruto (PIB) na região e, ainda, a forte presença de quadrilhas especializadas nesse tipo de crime.

ROUBO DE CARGAS 2

Esses dados integram o relatório Análise de Roubo de Cargas, da nstech, plataforma integrada de soluções de tecnologia para logística, que trabalha com softwares e gestão de risco no monitoramento de roubos de cargas para as maiores empresas transportadoras e embarcadoras do país. O monitoramento das cargas corresponde a 50% do market share (fatia de mercado) do segmento.

ROUBO DE CARGAS 3

De acordo com o levantamento, as perdas por roubos de carga somam, em valores econômicos, entre R\$1,3 bilhão e R\$ 1,5 bilhão por ano, na última década.

PROPOSTA ACEITA 1

Em assembleia com mais de 2,8 mil participantes, servidores das agências reguladoras aprovaram na última terça-feira, dia 20, a proposta de reajuste feita pelo Governo Federal à categoria. A informação foi divulgada pelo Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Nacionais de Regulação (Sinagências), que representa os funcionários de 11 órgãos. Com o aceite da proposta, a expectativa é que o acordo seja assinado formalmente nos próximos dias, no Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI), em Brasília.

PROPOSTA ACEITA 2

O reajuste oferecido é de 27% para os servidores de carreira e de 15,5% para os do Plano Especial de Cargos (PECs), em duas parcelas (2025 e 2026). A proposta foi aprovada por 69% dos servidores que participaram da assembleia. No total, segundo o Sinagências, foram 1.969 votos a favor, 868 contra e 23 abstenções. “Por mais que o acordo final ainda não atenda todos os anseios da categoria, o resultado da nossa assembleia representa uma vitória maiúscula para os servidores das agências reguladoras.”, disse Fabio Rosa, presidente do sindicato.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024

REGIÃO SUDESTE - IBI CONHECE AEROMÓVEL E DEBATE POSSIBILIDADE PARA PORTO DE SANTOS

Aeromóvel se destaca por operar com ventiladores estacionários de velocidade variável e válvulas de controle de fluxo de ar, garantindo emissão zero de poluentes

Por Yousefe Sipp yousefe.sipp@redebnews.com.br



Apresentado no IBI, o projeto do Aeromóvel prevê capacidade de transporte de até 2 mil passageiros/hora em cada direção, com tempo esmado de viagem e espera de 6 minutos
Foto: Divulgação/Aerom

Representantes da empresa Aerom apresentaram nesta quarta-feira (21), no Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), o sistema de transporte automatizado Aeromóvel, que será integrado à rede ferroviária da Grande São Paulo. A partir de outubro, a tecnologia conectará três linhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) ao

Aeroporto Internacional de Guarulhos.

O novo sistema terá uma linha de 2,7 km de extensão, com estações localizadas nos terminais 1, 2 e 3 do Aeroporto de Guarulhos e uma conexão direta com a Linha 13-Jade da CPTM. A capacidade de transporte será de até 2 mil passageiros por hora em cada direção, com um tempo estimado de viagem e espera de 6 minutos.

O Aeromóvel se destaca por operar com ventiladores estacionários de velocidade variável e válvulas de controle de fluxo de ar, garantindo emissão zero de poluentes. Além disso, o sistema não necessita de condutor e oferece uma economia de energia em comparação aos sistemas tradicionais de transporte automático de passageiros (APM) que utilizam pneus e borrachas. De acordo com dados divulgados pela empresa, o consumo médio do Aeromóvel é de 19Wh por passageiro-km.

Porto de Santos

Islano Marques, diretor comercial da GC do Brasil e conselheiro do Brasil Export, ressaltou que a Aerom está em negociações com a Autoridade Portuária de Santos (APS) para implementar essa tecnologia também no setor de transporte de cargas.

O projeto inclui um sistema operacional capaz de carregar até quatro plataformas de contêineres, com foco em um modelo de transporte sustentável que visa melhorar a eficiência no escoamento de mercadorias. Neste caso, o tipo de vagão é aberto, mas o representante não passou mais detalhes do funcionamento da operação – ainda em negociação.



“Ficamos impressionados, digamos assim, com a possibilidade de chegar ao Porto de Santos. Já existe uma conversa, e o próprio Porto de Santos já procurou o aeromóvel para fazer um estudo, que já está em andamento. Esperamos que logo tenhamos essa solução pronta e sendo implementada”, disse Marques.

O diretor-presidente do IBI, Mário Povia, enfatizou a importância da iniciativa, classificando-a como “um projeto que também pode atender, potencialmente, as questões de cargas”

“É uma oportunidade, uma possibilidade de transporte de passageiros e também de cargas, com uma alternativa de mobilidade não só urbana, mas também interurbana. Hoje, com a pegada da sustentabilidade, os portos e aeroportos têm trabalhado muito na questão do ESG. Essa é uma alternativa 100% viável”, completou.

O diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, Mário Povia, enfatizou a importância da iniciativa. “Além de mobilidade urbana, é um projeto que também pode atender, potencialmente, às

questões de cargas, como a movimentação de contêineres nas adjacências dos portos, aliviando, com isso, o escoamento”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024

NACIONAL - 1º LEILÃO PORTUÁRIO DO ANO GERA R\$ 4,75 MI EM OUTORGAS

Investimentos previstos para áreas nos portos do Recife, Rio Grande e Rio de Janeiro são de R\$ 74 milhões

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



O Ministério de Portos e Aeroportos e a Antaq promoveram, nesta quarta-feira (21), na B3, o primeiro leilão de arrendamentos de terminais portuários do ano, com a presença do chefe da pasta, Sívio Costa Filho. Foto: Grupo Brasil Export

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) promoveram, nesta quarta-feira (21), na B3, em São Paulo, o primeiro leilão de arrendamentos de terminais portuários do ano. O bloco ofereceu cinco áreas em três portos organizados – Recife, Rio Grande e Rio de Janeiro. Todas foram arrematadas, gerando

R\$ 4,75 milhões em outorgas. O ministro de Portos e Aeroportos, Sívio Costa Filho, participou do leilão.

O Porto do Recife ofertou três áreas do complexo marítimo: o REC08, o REC09 e o REC10. O REC08, terminal destinado para a movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, foi arrematado pela Liquiport, que fez proposta única de R\$ 50 mil para a área.

Já a área REC09, destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral, especialmente arroz, e o REC10, que vai movimentar e armazenar grãos sólidos e cargas gerais, tiveram mais de uma empresa interessada, com ampla concorrência de lances no viva-voz.

O REC09 acabou sendo arrematado pela Usina Petribú, por R\$ 550 mil. Já o REC10 foi o terminal que recebeu maior valor de outorga. Também por viva-voz, a SCS Armazéns Gerais foi a vencedora da área com oferta de R\$ 3,6 milhões.

O RIG10, área localizada no Porto do Rio Grande, teve proposta única, no valor de R\$ 50 mil, pela empresa Sagres. O terminal irá movimentar e armazenar carga geral.

O último leilão, do RDJ06, projetado para movimentação de óleos básicos, foi arrematado pela Iconic Lubrificantes, por R\$ 500 mil.

Os terminais portuários deste primeiro leilão foram arrendados no modelo simplificado, ou seja, com prazo de no máximo 10 anos de contrato, sem a possibilidade de prorrogação. Segundo o MPor e a Antaq, estão previstos investimentos nessas áreas de quase R\$ 74 milhões.

Inicialmente, este primeiro bloco de leilões aconteceria em 23 de maio, mas foi adiado em razão do estado de calamidade que acometeu o Rio Grande do Sul naquele período.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024

NACIONAL - GOVERNO QUER LEILOAR MAIS SEIS ÁREAS ATÉ O FINAL DO ANO, DIZ MINISTRO

O ministro de Portos e Aeroportos, Sívio Costa Filho, afirmou que o Governo Federal tem a missão de realizar mais dois blocos de leilões de terminais portuários até o final do ano.

Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebeneews.com.br

Segundo ele, um bloco está previsto para ir a leilão em outubro e o outro em dezembro. “Vamos iniciar o processo no mês de setembro. Nossa ideia é que o segundo leilão ocorra em outubro, com três terminais. E fazer mais um, esse em dezembro, com dois terminais. A gente espera fazer o leilão de mais de cinco terminais, trabalhando fortemente para isso acontecer. Nossa meta é fazer o leilão de três áreas em outubro e três em dezembro”, disse Costa Filho, após o certame do bloco de terminais portuários na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3.

Entre as áreas que serão concedidas, conforme explicou o ministro, está o ITG 02, destinado para movimentação de granéis sólidos no Porto de Itaguaí (RJ); duas áreas do Porto de Paranaguá (PR), uma área do Porto de Santana (AP) e o último em Vila do Conde (PA).

Costa Filho disse que, para os próximos dois anos, estão previstos até 30 leilões dentro do setor portuário. Ele destacou, entre os projetos futuros, terminais no Porto de Santos (SP), bem como a concessão do canal aquaviário do maior complexo marítimo do Brasil.

“Esse é um setor que vem crescendo muito no Brasil. No ano passado, nós tivemos um crescimento de 6%. Este ano, no primeiro semestre, já crescemos mais de 4%. Só no setor de contêineres, houve um crescimento em torno de 22%, o que mostra o fortalecimento da agenda portuária brasileira. A gente espera que em 2024 o setor portuário nacional possa crescer em torno de 6% ou acima disso”, comentou.

Também presente no leilão, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, comentou as expectativas para os próximos leilões de arrendamento do setor portuário.

“Fizemos o leilão de cinco áreas importantes, e temos ainda desafios e a meta de fazer mais dois até o final do ano. Ao todo, cumprindo essa meta de carteira de projetos, poder chegar a R\$ 4,5 bilhões de investimentos, que vão fazer com que nossos portos fiquem mais modernos e com capacidade necessária para atender a demanda crescente de cargas”, disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/08/2024

NACIONAL - COOPERAPORTOS DISCUTE SOLUÇÕES SUSTENTÁVEIS PARA O SETOR PORTUÁRIO

Evento, que está em sua 31ª edição, teve início em Paranaguá. Abertura chamou atenção pela grande participação feminina

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



O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, ressaltou a importância do encontro, que reúne a comunidade portuária para discutir a agenda de sustentabilidade. Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

COMO UMA INICIATIVA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), REALIZADA EM DIFERENTES PORTOS BRASILEIROS, O EVENTO VISA PROMOVER O INTERCÂMBIO DE CONHECIMENTOS E DISCUTIR SOLUÇÕES PARA OS DESAFIOS ENFRENTADOS PELO SETOR PORTUÁRIO NO BRASIL

A 31ª edição do CooperaPortos começou na quarta-feira (21) no auditório do Palácio Taguaré, em Paranaguá (PR), reunindo importantes atores da gestão portuária nacional. O evento também foi transmitido on-line e contou com a inscrição de 389 pessoas.



Como uma iniciativa da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), realizada em diferentes portos brasileiros, o evento visa promover o intercâmbio de conhecimentos e discutir soluções para os desafios enfrentados pelo setor portuário no Brasil.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, ressaltou a importância do encontro. “O CooperaPortos reúne a comunidade portuária nacional, com a participação de órgãos federais, estaduais e privados discutindo a agenda de sustentabilidade. É uma oportunidade para mostrar o trabalho que a Portos do Paraná vem desenvolvendo ao longo dos anos”, afirmou.

“Um problema em comum que o planeta está enfrentando envolve as mudanças climáticas e, por isso, o debate sobre as práticas de ESG, o cuidado com o planeta e a distribuição de excedentes são tão importantes. Essa seria a tríade principal dos princípios éticos da permacultura, que trazemos para as nossas práticas socioambientais e queremos compartilhar com todos os presentes no evento”, destacou o diretor de Meio Ambiente da Portos do Paraná, João Paulo Santana.

O tema desta edição, “Boas Práticas Socioambientais no Setor Portuário”, foi abordado na abertura pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. “Estamos aqui para discutir a descarbonização dos portos e compartilhar os resultados do estudo recém-aprovado pela agência sobre iniciativas sustentáveis”, afirmou.

O estudo mencionado é o “Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e Aplicações do Hidrogênio nos Portos”, realizado em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). A pesquisa avalia como as infraestruturas portuárias brasileiras estão se preparando para receber embarcações movidas a combustíveis verdes e outras alternativas sustentáveis.

Participação feminina

Uma das características marcantes desta edição foi a significativa participação feminina na abertura do evento. “A presença de mulheres na mesa de abertura mostra que estamos mudando a realidade do setor portuário, promovendo inclusão, acessibilidade e diversidade, o que impulsiona a inovação”, destacou Cristina Castro, superintendente de ESG Inovação da Antaq.

Larissa Amorim, diretora de sustentabilidade do MPor, apresentou as ações do Ministério para a estruturação da Agenda Climática do Setor Portuário. “Apresentamos o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), as questões de mudanças climáticas, transição energética e as medidas de mitigação para a emissão de gases de efeito estufa”, afirmou.

A coordenadora de Pesquisa e Desenvolvimento da Associação de Terminais Portuários Privados, Bárbara Cavalcante Rosa, representou o setor privado. “O papel dos 270 terminais privados do Brasil é fundamental na implementação de boas práticas e na cooperação promovida pelo CooperaPortos”, disse.

Gilmara Temóteo, diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), elogiou a iniciativa. “Encontros como este trazem resultados concretos e soluções que aumentam a competitividade e destacam os portos brasileiros no cenário internacional”, afirmou.

No período da tarde, o público acompanhou os painéis “O Desafio da Certificação do Sistema de Gestão Ambiental e de SST na Área Portuária” e “Boas Práticas de Gestão de Saúde e Segurança do Trabalho nos Portos Paranaenses.” Um dos temas apresentados pela Portos do Paraná foi a conquista da certificação internacional Ecoports, concedida pela Organização de Portos Marítimos Europeus (ESPO), que reconhece o porto paranaense como referência mundial em gestão e boas práticas ambientais.

O CooperaPortos continua até sexta-feira (23).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024

NACIONAL - BRASIL EXPORT ANUNCIA CURSO DE FORMAÇÃO EM SUSTENTABILIDADE

Iniciativa em parceria com ANTT e B3 entra em sua segunda edição e será ministrado de forma híbrida, com etapa em Portugal

Por VANESSA PIMENTEL vanessa.pimentel@redebenews.com.br



À frente da iniciativa, o presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Eduardo de Villemor Amaral, destacou em entrevista ao BE News a importância dos líderes das empresas trabalharem o tema sustentabilidade de forma estratégica. Foto: Reprodução

O Grupo Brasil Export, por meio de seu Conselho ESG e em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a B3, anunciaram a segunda edição do curso de formação executiva sobre liderança em sustentabilidade, o Sustainable Leadership.

O programa tem a finalidade de capacitar profissionais de média e alta gerência e direção de companhias do setor de infraestrutura em relação aos temas de sustentabilidade e responsabilidade social.

Serão trabalhados assuntos atuais e estratégicos, como energias renováveis, economia circular, resiliência e adaptação às mudanças climáticas, descarbonização da economia, além da compreensão desses temas à luz do mercado europeu – hoje considerado o mais importante motor de propulsão global nos temas relacionados à sustentabilidade.

O curso terá 40 horas e será ministrado de forma híbrida, com uma imersão presencial na Nova School of Business and Economics, em Portugal, no período de 20 a 25 de outubro. Na fase online, as aulas serão ao vivo e vão ocorrer nas primeiras semanas de outubro e novembro.

Entre os alunos confirmados estão o diretor da ANTT, Felipe Queiroz, e o superintendente de Licitações da B3, Guilherme Peixoto.

À frente da iniciativa, o presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Eduardo de Villemor Amaral, destacou em entrevista ao BE News a importância dos líderes das empresas trabalharem o tema sustentabilidade de forma estratégica.

“É uma oportunidade única para mergulhar nos temas de sustentabilidade e compreender, com viés prático e acadêmico, o estratégico mercado da União Europeia, que hoje representa o grande vetor global de transformação em relação à sustentabilidade”, citou.

Para mais informações sobre o curso e inscrição, basta enviar e-mail para joao.amaral@jamaral.com.br, ou entrar em contato através do número (11) 97070-8686.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024

SEM CATEGORIA - VOEPASS SUSPENDE VOOS DIÁRIOS PARA NOVE DESTINOS ATÉ 26 DE OUTUBRO

Segundo a empresa, decisão é uma readequação das operações após o acidente com a aeronave que caiu no último dia 9 matando 62 pessoas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A Voepass já havia suspenso voos para Fortaleza, Belo Horizonte e Porto Seguro. A partir do próximo dia 26, mais três rotas serão paralisadas e em 2 de setembro, outras três. Foto: Paulo Pinto/Agência Brasil

A empresa aérea Voepass anunciou que deixará de operar voos diários para nove destinos até o dia 26 de outubro. Em comunicado emitido na terça-feira, dia 20, a companhia explicou que essa decisão é uma readequação das operações após o acidente com o turboélice ATR 72-500, que realizava o voo 2283 e caiu em Vinhedo (SP) no último dia 9 deste mês. O acidente resultou na morte das 62 pessoas a bordo.

De acordo com a Voepass, desde o dia 9 já foram suspensos os voos para Fortaleza (CE), Belo Horizonte (MG) e Porto Seguro (BA). A partir do próximo dia 26, as rotas para Salvador (BA), Natal e Mossoró (RN) também serão interrompidas, e em 2 de setembro, os voos para São José do Rio Preto (SP), Cascavel (PR) e Rio Verde (GO) deixarão de operar.

“Com uma aeronave a menos em sua frota, a Voepass Linhas Aéreas informa que foi necessário realizar uma readequação em sua malha. A medida objetiva garantir uma melhora significativa na experiência dos passageiros, minimizando eventuais atrasos e cancelamentos”, diz trecho do comunicado divulgado pela Voepass.

A empresa informou que os passageiros que adquiriram bilhetes para os voos cancelados serão “tratados conforme a base da Resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac)”, que estabelece as condições para transporte de passageiros.

Em situações de atrasos, cancelamentos e interrupção do serviço de transporte aéreo, a Anac orienta os passageiros afetados a entrarem em contato com a companhia aérea responsável pelo voo. A empresa deve cumprir os requisitos estabelecidos na Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016.

Conforme a resolução, em caso de interrupção do serviço, a companhia deve oferecer “as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 22/08/2024

REGIÃO NORDESTE - CEARÁ AVANÇA EM PLANEJAMENTO DE PORTO SECO JUNTO À TRANSNORDESTINA

Sertão Central será a área do Porto Seco, sendo Senador Pompeu a principal candidata à sede
Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redenenews.com.br



A previsão é que o porto seco seja implementado junto com a inauguração da Transnordestina, prevista para ocorrer entre o final de 2026 e o início de 2027. Foto: TSLA

O projeto de construção da ferrovia Transnordestina no Ceará segue com avanços voltados também à implantação de um porto seco na região do Sertão Central. Em entrevista concedida nesta terça-feira (20) ao jornal O Povo, o governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), revelou que Senador Pompeu é a principal candidata para sediar o porto seco, embora discussões



com a concessionária Transnordestina Logística possam alterar o local.

Em abril, o município de Quixeramobim também avançou nas negociações para construção do terminal em terra.

Senador Pompeu, que já se destaca como polo calçadista no Estado, é vista como uma opção estratégica para reduzir custos logísticos e de insumos para a indústria local. “Fizemos um acordo com a empresa para construir um grande centro de distribuição de matéria-prima para o polo calçadista”, afirmou Elmano.

O governador ressaltou que a presença de um porto seco na região pode atrair novas indústrias para o Ceará, fortalecendo ainda mais o setor.

A finalidade do novo porto seco é proporcionar uma área de transbordo de carga, agilizando os processos alfandegários tanto para exportação quanto para importação, apoiando as operações da Transnordestina.

A previsão é que o porto seco seja implementado junto com a inauguração da Transnordestina, prevista para ocorrer entre o final de 2026 e o início de 2027.

A decisão final sobre a localização do porto seco, no entanto, ainda dependerá de avaliações logísticas, impacto econômico e suporte local, conforme as conversas com a concessionária Transnordestina Logística prosseguirem.

Além de beneficiar o Sertão Central, o governador afirmou que o polo calçadista do Cariri também será impactado positivamente pela redução dos custos de frete e pela maior eficiência logística proporcionada pela nova infraestrutura.

Histórico

Conforme noticiado pelo BE News em abril, Quixeramobim, no Sertão Central cearense, também pode receber um porto seco de apoio à Transnordestina.

Segundo a Secretaria de Desenvolvimento da Cidade, o projeto foi iniciado após quatro anos de negociações, mas, até o momento, não há confirmações.

As informações iniciais indicam que a área alfandegada de Quixeramobim será desenvolvida pela Value Global Group, empresa com presença nos Estados Unidos, China e Brasil. O investimento será privado e o município contribuirá com a concessão do terreno – uma área de 150 hectares.

O projeto inclui diversas infraestruturas de suporte, como postos de combustíveis, restaurantes, heliponto, além da integração com órgãos como a Receita Federal, Polícia Federal e IBAMA, porém detalhes referentes aos recursos necessários para a obra e os prazos ainda não foram revelados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024

INTERNACIONAL - FINLANDESA ANUNCIA PROJETO DOS PRIMEIROS NAVIOS MOVIDOS A ETANOL DO MUNDO

Objetivo é reduzir as emissões de gases de efeito estufa na indústria marítima

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

A Compagnie Maritime Monégasque (CMM) e a Wärtsilä anunciaram um memorando de entendimento (MoU) para desenvolver os primeiros navios de apoio movidos a etanol do mundo. O objetivo é reduzir as emissões de gases de efeito estufa na indústria marítima.

A Wärtsilä, fornecedora de equipamentos navais para construtores, armadores e operadores de embarcações e instalações offshore, tem sede na Finlândia. Ela já produz motores para navios que

podem operar tanto com diesel quanto com metanol e afirma que pode adaptar os motores para etanol.



A Wärtsilä tem sede na Finlândia, já produz motores para navios que podem operar tanto com diesel quanto com metanol e afirma que pode adaptar os motores para etanol. Foto: Divulgação

O etanol é um biocombustível estratégico para reduzir as emissões de poluentes. De acordo com estudos preliminares da Raízen, a substituição de combustíveis fósseis por etanol produzido de forma sustentável no transporte marítimo pode reduzir as emissões de CO₂ em até 80% numa rota padrão do Brasil para a Europa.

As empresas planejam desenvolver um design colaborativo para esses navios, utilizando a plataforma de motores multifuel da Wartsila.

Em fevereiro deste ano, a companhia finlandesa realizou testes com etanol em escala real, confirmando a viabilidade operacional com uma variedade de combustíveis, incluindo diesel, biodiesel, óleo combustível pesado (HFO), metanol e etanol.

No Brasil, a CMM já recebeu aprovação financeira preliminar do Fundo da Marinha Mercante Brasileira (FMM) para a construção de 10 navios de apoio offshore (OSVs), reforçando a aposta do país em biocombustíveis marítimos.

A próxima reunião da Organização Marítima Internacional (IMO), marcada para 30 de setembro de 2024, terá o Brasil como defensor dos biocombustíveis, argumentando que as características regionais brasileiras devem ser consideradas nos cálculos de intensidade de carbono, destacando a sustentabilidade do uso da terra no país. Essa reunião poderá ser crucial para a definição de novas regulamentações globais e para o avanço na transição para combustíveis mais limpos no setor marítimo.

Poluição

O frete marítimo é campeão em emissões de gás carbônico (CO₂), óxidos de enxofre (SO_x), óxidos nítricos (NO_x) e outros poluentes, por isso a preocupação em descarbonizar o setor. Suas emissões não param de crescer, em trajetória incompatível com o Acordo de Paris. O transporte marítimo representa 3% das emissões mundiais e, sem mudanças significativas, atingirá 17% em 2050, segundo a Sociedade Nacional de Agricultura.

O total de gás carbono (CO₂) emitido pelo setor marítimo foi de 600 mil a 1,1 milhão de toneladas por ano na última década, segundo relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC). O dióxido de enxofre emitido é corrosivo e na atmosfera dá origem ao ácido sulfúrico, causador da chuva ácida.

A emissão de enxofre é de 3 mil a 3,5 mil ppm em navios movidos a bunker. Para se ter uma ideia, pelas normas brasileiras e com a mistura de etanol, um carro emite menos de 40 ppm – na Europa, menos de 15 ppm – mas um grande navio de transporte emite o equivalente a 50 milhões de carros. Só a emissão de enxofre dos 20 maiores navios de transporte é superior à de todos os veículos do planeta. E são cerca de 100 mil navios atualmente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/08/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO NO BRASIL TRAZ MAIS SEGURANÇA ÀS FUTURAS EXPORTAÇÕES, AVALIA CÂMARA ALEMÃ DE COMÉRCIO

Sebastian Bolay conta que demanda por hidrogênio na Alemanha pode chegar a 1000 terawatts-hora e país precisará buscar o energético fora da Europa

Por Gabriel Chiappini 22 de agosto de 2024 Em Entrevista, Hidrogênio, Internacional, Transição energética



O principal foco do hub de hidrogênio verde previsto pelo governo do Ceará para Pecém é a exportação do produto (Foto: Pecém/Divulgação)

BRERLIM — A recente aprovação do marco regulatório para o hidrogênio de baixo carbono no Brasil sinaliza um passo crucial para fortalecer as relações comerciais entre Brasil e Alemanha, especialmente no setor energético, avalia Sebastian Bolay, diretor de Energia, Meio Ambiente e Indústria da Câmara Alemã de Comércio e Indústria (AHK, na sigla em alemão).

Bolay, que recentemente esteve no Brasil, expressou entusiasmo com o avanço do país na regulação e certificação do hidrogênio e destacou as oportunidades e os desafios dessa parceria.

“Estamos muito felizes que o Brasil esteja avançando no hidrogênio e estabelecendo um marco regulatório claro. As empresas só vão investir se houver um ambiente estável para os negócios”, afirmou em entrevista à agência epbr.

Ele conta que a demanda por hidrogênio na Alemanha será extremamente alta, com estimativas variando entre 500 e 1000 terawatts-hora, devido à necessidade de descarbonizar setores industriais, que atualmente dependem de fontes fósseis.

“A economia e as empresas alemãs estão olhando para nossos vizinhos europeus. Mas se olharmos para a neutralidade climática em 2045 da Alemanha, ou 2050 no nível europeu, não seremos capazes dentro da União Europeia de produzir todo o hidrogênio necessário”.

Parceria estratégica

Para a Alemanha, o Brasil se destaca como um parceiro estratégico no fornecimento de hidrogênio, especialmente devido à sua estabilidade política e condições naturais favoráveis, pontua Bolay.

“O Brasil é o país mais próximo da Europa com o maior potencial para produzir hidrogênio, com abundância de água, terra, vento, sol e resíduos agrícolas. Além disso, a infraestrutura portuária existente facilita o desenvolvimento de uma infraestrutura de exportação”.

E mesmo em uma possível concorrência com países do Norte da África que também devem se destacar na produção e exportação de hidrogênio verde para a Europa, o diretor acredita que o Brasil leva vantagem.

“Tenho quase certeza de que obteremos algum hidrogênio ou derivados também do Norte da África, mas não acho que isso virá em grandes quantidades e, portanto, o Brasil é o país a se olhar”.



Para ser viável, no entanto, o transporte de hidrogênio em grandes quantidades deverá ocorrer na forma de derivados como amônia e combustíveis sintéticos (e-fuels).

“A aviação europeia terá que ser neutra em carbono até 2039, e é provável que a produção de e-fuels dentro da União Europeia seja limitada, o que abre oportunidades para o Brasil”.

Mercado para hidrogênio azul

A Alemanha, que anteriormente focava exclusivamente no hidrogênio verde (eletrólise com renováveis), expandiu sua estratégia de importação para incluir o hidrogênio azul, rota que utiliza gás natural (fóssil) com captura de carbono. Bolay considera essa mudança positiva.

“É uma boa decisão do governo alemão incluir o hidrogênio azul na estratégia. Embora o hidrogênio verde seja o objetivo final, precisamos de algo para alimentar a infraestrutura enquanto ela é construída (...) Mesmo o hidrogênio verde não fica sem uma pegada de CO2 no final. Então é melhor ter um hidrogênio de baixa emissão do que não ter hidrogênio algum”.

Sobre o impacto da transição energética na economia alemã, o diretor é cauteloso.

“A transição energética é mais um fardo do que um motor de crescimento no momento. A Alemanha precisa investir pesadamente em infraestrutura, o que inclui redes elétricas, infraestrutura de hidrogênio e CO2, além de adaptar a infraestrutura existente. Isso representa um desafio econômico significativo.”

Ele cita que somente para a expansão de linhas de transmissão e distribuição na Alemanha, serão necessários 600 bilhões de euros até 2045.

Atualmente, o país vem sofrendo com os altos custos de energia, o que se reflete na redução da atividade industrial. Junto a isso, cresce o debate sobre a possível realocação de indústrias intensivas em energia, como a siderurgia, para países como o Brasil. Bolay reconhece a possibilidade, mas aponta desafios.

“Embora o Brasil seja uma boa opção para a realocação de indústrias, a necessidade de mão de obra qualificada é um grande desafio. A transferência de plantas industriais não é simples, especialmente em setores que requerem alta especialização.”

Além do hidrogênio, Brasil e Alemanha também estão colaborando no setor de matérias-primas para veículos elétricos, visando reduzir a dependência da China. Bolay vê essa parceria de forma positiva, mas acredita que as empresas alemãs dificilmente irão investir diretamente em minas no Brasil.

“Embora o governo alemão busque expandir as possibilidades comerciais com o Brasil, duvido que muitas empresas alemãs invistam diretamente em matérias-primas no Brasil, pois isso não faz parte do core business dessas empresas”.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 22/08/2024*

REVISÃO DO PDE APONTA QUEDA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO APÓS PICO DE 2030 E AMPLIAÇÃO DA OFERTA DE GÁS

Conclusão de infraestruturas como o Rota 3, no pré-sal, influenciam aumento da produção de gás natural; enquanto petróleo sofre com atrasos quanto a início da produção

Por Fernando Caixeta 22 de agosto de 2024 Em Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética

BRASÍLIA – O Plano Decenal de Expansão de Energia 2034, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), estima um pico da produção brasileira de petróleo em 5,3 milhões de barris/dia em 2030. A constatação é que o país irá produzir mais até o fim desta década, mas a produção não se sustenta ao longo do decênio, mesmo com o início das operações de recursos ainda não descobertos.



Plataforma FPSO Cidade de Angra dos Reis da Petrobras, na Bacia de Santos (Foto: André Motta de Souza/Agência Petrobras)

No horizonte de dez anos, é projetado um crescimento de 47% do petróleo produzido, em comparação à realizada em 2023. Cerca de 94% desta produção para o período é oriunda de recursos descobertos e o cenário indica que a expansão da exploração para novas fronteiras é necessária para a próxima década.

O pré-sal continuará contribuindo com a maior parte da produção tanto de petróleo (76%) quanto de gás natural (60%). Em comparação a 2023, espera-se um crescimento de 158% na produção líquida de gás, sendo a maior parte obtida a partir de recursos descobertos.

Para os blocos em terra, a EPE estima um crescimento de 46% de petróleo no horizonte decenal, atingindo o pico de 311 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/dia) em 2034.

Redução em relação à projeção anterior

De acordo com a diretora de Estudos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis da EPE, Heloísa Borges, o período médio entre a adjudicação dos blocos e o primeiro óleo é longo e isso ensejou a revisão dos prazos de entrega de recursos não descobertos no horizonte decenal.

A produção de petróleo prevista para o decênio apresenta queda de 1% com relação à projeção do PDE 2032. A maior oscilação pontual ocorre no ano de 2028, com uma queda nesta projeção em relação à anterior de 300 mil barris/dia.

O patamar de produção de 5,3 milhões de barris/dia não se sustenta ao longo do decênio, mesmo com a entrada em produção de recursos ainda não descobertos, quando considerado o conhecimento disponível no momento da elaboração do estudo, suas incertezas associadas e o tempo médio de desenvolvimento dos projetos. Sendo assim, os recursos descobertos na segunda metade da década não entram em produção no horizonte decenal, conforme a EPE.

“Na Margem Equatorial, há previsão de produção na Bacia Potiguar e para as demais bacias um possível início de produção ao final do decênio. Para a Bacia de Pelotas, não há previsão de início da produção no decênio, e a Bacia do Solimões, além das áreas que já produzem, existe a expectativa de início da produção de descobertas que estão em avaliação”, disse a diretora da EPE.

Desde o PDE 2031, é observado o declínio na previsão da produção. O início dessa queda reflete a diminuição das atividades exploratórias nos últimos anos, como a redução da perfuração de poços, por exemplo.

A EPE aponta que, em razão dos tempos entre o início da fase de exploração e de produção variaram entre três e cinco anos – no caso de onshore –, e de sete a dez anos – em projetos offshore –, há “necessidade imediata do esforço exploratório para conter o declínio da produção prevista para os próximos anos”.

Do pico em 2030 ao fim do período projetado, em 2034, a produção cai em 1 milhão de barris por dia, saindo de 5,2 mi para 4,2 milhões.



A alteração das datas de entrada em operação de algumas Unidades Estacionárias de Produção (UEP) também afetam as previsões. As UEPs Sergipe Águas Profundas (SEAP) 1 e 2 foram postergadas de 2026 para 2028. Atapu 2 e Sépia 2 passaram de 2027 para 2029, enquanto Raia Manta e Raia Pintada tiveram prazo alterado de 2027 para 2028.

A produção líquida de gás natural esperada para o ano de 2034 é de 134 milhões de m³ por dia; em 2024, o PDE estima 68 milhões m³.

Este aumento conta com a entrada em operação do Gasoduto Rota 3 e com o início da produção nos campos de Raia Manta e Raia Pintada e os Projetos de Sergipe Águas Profundas (SEAP), a partir de 2028. Também há a contribuição de descobertas ainda em avaliação.

A previsão da produção líquida de gás natural representa a produção total após os descontos de consumo próprio, injeção, queima e perdas.

O decênio do PDE 2034 apresenta declínio da produção onshore de petróleo equivalente a partir de 2028. Isso se deve à postergação da entrada em produção de recursos não descobertos.

Dificuldade no licenciamento

Durante a elaboração do PDE, a área de E&P da EPE fez uma análise conjunta com a Superintendência de Meio Ambiente (SMA) sobre a complexidade socioambiental da carteira de unidades produtivas a serem consideradas no Plano.

“Caso a unidade produtiva esteja em uma área considerada de alta complexidade, atribui-se um tempo maior para o licenciamento e uma postergação do início da produção. Ainda assim, caso essa dificuldade para o licenciamento se prolongue por muito tempo, haverá um decréscimo na previsão”, explicou Heloísa Borges.

Embora o pré-sal siga representando a maior parcela da produção nacional, está previsto o crescimento da participação de outras bacias, como a Sergipe-Alagoas (SEAL), mas a diretora da EPE ressalta a necessidade de aumento das atividades exploratórias para o avanço do conhecimento em bacias de nova fronteira e um cenário mais positivo quanto ao aumento da produção no futuro.

Substituição rápida de fósseis por renováveis

Para o Juliano Bueno, diretor do Instituto Arayara, organização que atua na promoção da descarbonização e combate às mudanças climáticas, a solução para o atendimento à demanda por combustíveis passa pela aceleração de projetos para produzir combustíveis renováveis avançados, como o diesel verde (HVO) e o combustível sustentável de aviação (SAF).

Esta questão, inclusive, foi tratada durante reunião entre o grupo de ambientalistas e o diretor geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Rodolfo Saboia.

“O transportador hoje é cobrado por um transporte de baixa emissão. Se houvesse uma substituição dos caminhões leves por elétricos e híbridos, já retiraria significativamente a demanda sobre óleo diesel no país”, disse Bueno.

Ele também cita as metas de descarbonização e aponta haver ‘incongruências’ nos dados: “a gente percebe que há uma pressão querendo dizer que o fato de não ter sido autorizada, por exemplo, a exploração em ambiente amazônico é um dos motivos da perda”.

Segundo o dirigente da organização, os ‘mecanismos estatais’ fazem um recorte para criar pressão sobre a queda nas projeções. Também critica o fato de o Brasil ser grande exportador de petróleo e critica o fato de o Brasil não ter focado na produção para o próprio consumo, ao invés da exportação.

“O custo de exportação, ou seja, quanto o Brasil está consumindo de energia para exportação, e não para consumo interno, nunca foi exposto ao cidadão brasileiro. Ele precisa entender o que é

segurança nacional energética, de transporte e de alimentação, e o que a gente está mandando para fora”, frisou.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 22/08/2024

PDE APONTA QUEDA ANTECIPADA NA PRODUÇÃO DE ÓLEO

Comece seu dia bem-informado com as principais notícias sobre petróleo, gás, energia e política
Por epbr 22 de agosto de 2024 Em Comece seu Dia, Mercado offshore, Petróleo e gás



O FPSO Carioca deixando o Estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis, rumo ao campo de Sépia, na Bacia de Santos (Foto: Cortesia Modec)

O Plano Decenal de Expansão de Energia 2034, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) estima um pico da produção brasileira de petróleo em 5,3 milhões de barris/dia em 2030.

- A constatação é que o país irá produzir mais até o fim desta década, mas a produção não se

sustenta ao longo do decênio, mesmo com o início das operações de recursos ainda não descobertos.

Mais do que indicar o declínio da produção no deslocamento do horizonte decenal, o estudo mostra que a curva é menor no curto prazo, quando comparada aos PDEs que estimaram a produção até 2031 e 2032.

- Já em 2024 é antevisto um encolhimento em 200 mil barris/dia. A partir de 2028, ou o país estará no mesmo patamar das previsões anteriores ou a produção será menor.
- A EPE aponta que, em razão dos tempos entre o início da fase de exploração e de produção há “necessidade imediata do esforço exploratório para conter o declínio da produção prevista para os próximos anos”.

“Na Margem Equatorial, há previsão de produção na Bacia Potiguar e para as demais bacias um possível início de produção ao final do decênio. Para a Bacia de Pelotas, não há previsão de início da produção no decênio, e a Bacia do Solimões, além das áreas que já produzem, existe a expectativa de início da produção de descobertas que estão em avaliação”, explica a diretora da EPE, Heloísa Borges.

A autossuficiência é um tema permanente no debate sobre explorar petróleo em novas fronteiras, contudo, na visão de ambientalistas, a chave está em acelerar a transição na matriz de combustíveis.

- “O transportador hoje é cobrado por um transporte de baixa emissão. Se houvesse uma substituição dos caminhões leves por elétricos e híbridos, já retiraria significativamente a demanda sobre óleo diesel no país”, Juliano Bueno, diretor do Instituto Arayara.
- Essa foi uma das pautas tratadas em recente reunião com o diretor geral da ANP, Rodolfo Saboia. A associação cobra a revisão, para retirada, de blocos disponíveis na oferta permanente prevista para 2025.

Pacto. Os presidentes da República, Senado, Câmara e Supremo Tribunal Federal assinaram, nesta quarta (21/8), um pacto entre os três Poderes pela transformação ecológica, em um ato simbólico que busca demonstrar alinhamento em relação a agendas ambientais.



- Ao todo, são 26 matérias prioritárias, divididas em três eixos: ordenamento territorial e fundiário; transição energética; e desenvolvimento sustentável com justiça social, ambiental e climática.

“Não adianta assinar pacto pela redução de gases de efeito estufa e, na prática, aprovar incentivos ao carvão. No pacto, falar em regularização de terras e, na prática, anistiar grileiros e atacar terras indígenas”, respondeu o Observatório do Clima.

Em tempo, o próprio Arayara entrou com uma Ação Civil Pública contra o estado do Paraná e a Companhia Paranaense de Energia (Copel) acusando as partes de negligência e irregularidades na operação da única usina termelétrica a carvão do Paraná, a UTE Figueira.

Sobre o PL do mercado de carbono, a senadora Leila Barros (PDT/DF) afirmou, nesta quarta (21/8), que há um acordo com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, para que a votação ocorra ainda na primeira quinzena de setembro.

- “Existe um trabalho incansável para que possamos aprovar esse projeto tão importante na primeira semana de setembro”, disse durante a reunião da Comissão do Meio Ambiente no Senado.

SAF. O Brasil vai precisar adotar mandatos mais agressivos no futuro para os combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, em inglês), em comparação aos que estão sendo discutidos hoje no projeto de lei do Combustível do Futuro (PL 528/2020), defende o diretor de Vendas da Honeywell Energy & Sustainability Solutions para a América Latina, Leon Melli.

Conteúdo Local. A Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo (Abespetro) vai propor um projeto de lei com a criação de uma bonificação de conteúdo local para empresas que contratarem no Brasil bens e serviços destinados a projetos no exterior.

Artigo. A recente convocação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) para que as indústrias reduzam seu consumo de energia destaca a urgente necessidade de abordar a eficiência energética de maneira estratégica e planejada, escreve Aurélien Maudonnet.

Regula melhor. O governo publicou, nesta quarta (21/8), o decreto que cria o Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação (PRO-REG), a Estratégia Nacional de Melhoria Regulatória (Regula Melhor).

- O texto estabelece objetivos a serem atingidos no prazo de dez anos, com a finalidade de evoluir com o processo regulatório e aprimorar o ambiente de negócios.

A secretária de Competitividade e Política Regulatória do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Andrea Macera, afirmou que o objetivo do governo não é monitorar ou impor obrigações às agências reguladoras.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 22/08/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASIL É UM DOS LÍDERES EM INFRAESTRUTURA PÚBLICA DIGITAL E PIX É UM EXEMPLO, DIZ EX-CTO DO REINO UNIDO

Liam Maxwell avalia que o país, junto com a Índia, é um dos principais exemplos de avanço tecnológico governamental

Por Juliana Causin — São Paulo



Liam Maxwell, diretor de Transformação Governamental na Amazon Web Services (AWS): ' — Foto:

Um dos responsáveis pelo processo de digitalização que uniu dezenas de serviços públicos no Reino Unido em uma plataforma digital, há mais de uma década, com Government Digital Service (GDS), o britânico Liam Maxwell avalia que o Brasil, junto com a Índia, é um dos principais casos do mundo de estrutura de tecnologia governamental. A escala das iniciativas, o exemplo do Pix e o histórico de sistemas de código aberto para o serviço público são alguns dos motivos.

Há quase duas décadas dedicado à área de tecnologia voltada para governos, o especialista, que foi conselheiro e diretor de tecnologia (CTO) do governo britânico, avalia que a inteligência artificial ainda pode ser um componente para ajudar governos e serviços públicos a processar dados de forma mais eficiente. Um dos exemplos, no Brasil, é o caso do sistema criado no Pará, com IA, para monitorar a conformidade de propriedades em áreas florestais.

Desde 2018 a frente da área global que trabalha com o setor público na Amazon Web Services (AWS), o braço de nuvem da gigante do e-commerce, o britânico diz, em entrevista ao GLOBO, durante visita ao Brasil, que o país um "dos países prioritários" para a empresa de Jeff Bezos. A companhia, desde 2011, opera localmente com uma região, nome para infraestrutura de data centers que hospeda dados e serviços.

Como está o Brasil em relação a digitalização de serviços públicos?

Eu dirijo a equipe na AWS cujo objetivo é ajudar pessoas em governos a acelerarem suas reformas digitais. Minha experiência é como ex-funcionário público. Fui Chief Technology Officer (CTO) do governo britânico, onde liderei as reformas tecnológicas de 2011 a 2018. Não faço vendas, mas ajudo nas reformas. E o Brasil é um dos meus países prioritários em todo o mundo. Identificamos cada país com base em critérios, que incluem desempenho reconhecido, liderança para realizar as reformas e visão. O Brasil está entre os três primeiros do mundo nesses aspectos.

Que tipo de oportunidades a AWS identifica aqui?

Investimos no Brasil desde 2011, abrindo regiões, que são grandes investimentos em infraestrutura. A Amazon tem uma presença forte aqui há muito tempo. O Brasil tem sempre adotado uma abordagem proativa para digitalização, independentemente do governo. Vemos pessoas realmente habilidosas e altamente qualificadas. Outro aspecto importante é uma narrativa clara em torno de reformas digitais, como em áreas de arrecadação de impostos. O Brasil também possui infraestrutura pública digital significativa. Um exemplo importante é o PIX, um sistema de pagamento centralizado que funciona com baixos custos de transação e alto volume, com adesão de muitas pessoas. Do ponto de vista dos reformadores, isso é muito poderoso, e o único outro país que fez isso em tal escala é a Índia. Tanto o Brasil quanto a Índia lideram o mundo em infraestrutura pública digital.

Quais projetos que têm com o governo brasileiro?

Alguns dos projetos do governo federal são confidenciais, por isso não posso falar. Mas uma das coisas que mais fazemos em todo o mundo é trabalhar de perto com autoridades fiscais. Também temos feito trabalhos com cibersegurança e atuando com instituições financeiras, em questões como de benefícios sociais. Além do governo federal, outra vantagem do Brasil é ter governos locais muito grandes. São Paulo é maior que muitos países da Europa, por exemplo, o que dá escala a projetos em nível estadual também. Outro fator importante é o patrimônio de código aberto que existe no



Brasil (desde 2007 o país tem um portal de softwares públicos que podem ser acessados por todos os poderes e por outros países). Há mais cultura de inovação maior aqui do que em outros lugares.

Como o setor público pode aproveitar os ganhos com IA?

Um bom exemplo no Brasil é que a Amazon lançou, há um ano e meio, algo chamado Q (que opera como chatbot de inteligência artificial), que é uma ferramenta de produtividade dentro de um espaço de trabalho, que permite a interação da IA a partir de tecnologias próprias, sem acessar algo que esteja na internet. No Instituto Federal do Rio de Janeiro (IFRJ) a ferramenta foi usada para coletar informações de sistemas acadêmicos e administrativos para responder a perguntas, por exemplo, sobre retenção de alunos, entre outros indicadores internos. A IA é uma boa maneira de coletar informações para gerenciamento.

A transição para a digitalização de dados rurais no Brasil é outro exemplo importante. No Pará, o uso de IA e aprendizado de máquina tem sido usado para monitorar a conformidade ambiental em 20 milhões de hectares de floresta, o que é um avanço significativo. E há muitos casos de uso. Na Ucrânia, estamos usando IA no processo de identificação de minas terrestres, por exemplo. Durante o início da guerra, também trabalhamos com o governo para levar sistemas públicos para a nuvem, para que eles continuassem operando mesmo sob ataque.

E quais são os principais entraves para adoção da inteligência artificial no setor público?

No entanto, superar os desafios burocráticos é crucial, pois os governos são projetados para priorizar a lei e a responsabilidade pública, o que pode dificultar a implementação de novas tecnologias. Ter uma infraestrutura de dados é realmente importante. Em muitas organizações ao redor do mundo, podemos identificar que o compartilhamento de dados ou o engajamento com dados ainda é um grande problema. Até porque os governos geralmente são divididos em departamentos isolados, com dificuldade em compartilhar dados, apesar dessas informações estarem lá. Então, um dos componentes é realmente colocar os dados no lugar certo. E isso também significa migrar para a nuvem porque caso contrário você continua tendo armazenamento de dados em nível local, o que naturalmente restringe a capacidade de aproveitar as informações e usá-las de forma eficaz. Essa, eu diria, é a transição pela qual a maioria dos governos está passando no momento.

Você mencionou o trabalho para redirecionar os serviços públicos ucranianos para a nuvem no início da guerra. Como foi esse processo?

A Ucrânia é um país muito avançado digitalmente. Eles têm um aplicativo que integra todos os serviços do governo. Foi por isso que nos interessamos pela Ucrânia inicialmente, bem antes da guerra. Porque eles foram o primeiro país a dizer que fariam tudo por meio de um aplicativo. Na guerra, queriam garantir que seus registros e serviços estivessem no lugar mais seguro possível. E a nuvem é um lugar onde, ao distribuir os dados, você pode proteger as informações. Então, caso os data centers onde os dados estão armazenados sejam atingidos por um míssil ou por um ataque cibernético, automaticamente migram para a AWS. Isso lhes dá resiliência. No verão passado, por exemplo, todos os exames de ingresso na universidade foram realizados através de nós. E isso aconteceu independentemente de onde as pessoas estavam.

Como garantir segurança ao digitalizar esses serviços com informações tão sensíveis?

A segurança dos dados reside com os governos. São informações que não acessamos. Nós, como empresa, cuidamos da segurança da nuvem, mas os governos, com clientes, cuidam de toda a segurança dos dados e das aplicações que executam. É uma separação legal que está nos contratos, mas também física, até o nível do chip.



ARRECAÇÃO FEDERAL SOMA R\$ 231 BILHÕES EM JULHO E BATE NOVO RECORDE NO ANO

De janeiro a julho, a receita arrecadada somou R\$ 1,5 trilhão, resultado que também é recorde para o período

Por Bernardo Lima — Brasília

A arrecadação tributária federal atingiu mais um recorde e somou de R\$ 231,04 bilhões em julho, uma alta de 9,6% na comparação com o mesmo período do ano passado, quando somou R\$ 210,9 bilhões, informou a Receita Federal nesta quinta-feira. O montante representa a maior entrada de recursos tributários para o mês desde o início da série histórica, em 1995.

Com o resultado, houve um crescimento de 7,1% na passagem de junho para julho. No mês anterior, a arrecadação somou R\$ 200,5 bilhões.

De janeiro a julho, a receita arrecadou R\$ 1,5 trilhão, alta de 9,1% ante o mesmo período no ano passado e também é um recorde para os primeiros sete meses do ano. O melhor resultado até hoje tinha acontecido em 2022 (R\$ 1,42 trilhão).

Os resultados recordes acontecem após o governo ter aprovado uma série de medidas arrecadatórias no Congresso em 2023, como a tributação de fundos exclusivos, os "offshores". Também houve mudanças na tributação de incentivos (subvenções) concedidos por estados e retomada na tributação de combustíveis.

Segundo a Receita, o resultado recorde deste ano também se deve principalmente aos seguintes fatores:

- crescimento real de 17,83% da arrecadação do IRRF Capital, decorrente da tributação dos fundos exclusivos;
- desempenho da arrecadação da Cofins e Pis/Pasep, que registrou crescimento real de 19,25%;
- resultado da arrecadação do IRPF, que apresentou um aumento real de 18,14%, em função da atualização de bens e direitos no exterior, conforme disposto na Lei 14.754/23

O coordenador de Previsão e Análise substituto da Receita Federal, Fabio Ávila de Castro, destacou o desempenho da arrecadação do IRPJ e da CSLL.

— Esse mês foi uma grata surpresa para gente. É um tributo que vinha tendo um rendimento não tão bom, principalmente no primeiro semestre e, agora, aparece em terceiro lugar no nosso quadro [do relatório de arrecadação de julho de 2024 — disse em coletiva de imprensa no Ministério da Fazenda.

Meta fiscal

Os resultados da arrecadação estão no foco do governo, que mira o déficit zero, ou seja, tenta fechar o ano com as receitas e os gastos igualados.

A meta consta na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024. As regras do arcabouço fiscal, no entanto, prevêem um intervalo de tolerância de 0,25 ponto percentual. Desse modo, o governo não irá descumprir a meta caso haja um déficit de até R\$ 28,75 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/08/2024

PEDIDOS PARA NOVA LINHA DE CRÉDITO DO BNDES PARA INOVAÇÃO SUPERAM R\$ 10 BI. VEJA QUE TIPO DE EMPRESA QUER

Segundo José Luis Gordon, diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do banco, demanda ultrapassa o orçamento deste ano para o programa

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Entrada da sede do BNDES, no Centro do Rio — Foto: Leo Martins/Agência O Globo

O valor supera o orçamento do programa para este ano, mesmo após o governo autorizar, em junho, o BNDES a remanejar R\$ 2,5 bilhões do ano passado para este, elevando o total disponível até dezembro para R\$ 8,4 bilhões.

— A demanda hoje já é maior — afirmou Gordon ao GLOBO, ressaltando que todos os dias entram projetos. — Com certeza já ultrapassou R\$ 10 bilhões em demanda.



Gordon, diretor do BNDES: demanda por crédito para a inovação já supera o orçamento disponível — Foto: Gabriel de Paiva/ Agência O Globo

A BNDES Mais Inovação foi lançada em setembro do ano passado. O BNDES pediu o remanejamento orçamentário porque, com poucos meses de operação ainda em 2023, os R\$ 3,5 bilhões aprovados até dezembro ficaram aquém do orçamento anual — o orçamento era de R\$ 5,5 bilhões para o ano passado.

Segundo Gordon, a demanda elevada por esses financiamentos tem ajudado o BNDES a retomar o crédito para a indústria. No primeiro semestre, as aprovações de novos financiamentos para o setor somaram R\$ 13,7 bilhões, alta de 63,3% ante a primeira metade de 2023, já descontada a inflação.

— Batemos recorde no apoio aos setores de fármacos e biofármacos, e esse recorde veio com investimentos em inovação. Conseguimos ter uma indústria de fármacos e biofármacos que está inovando. Começou fazendo genéricos e hoje é uma indústria inovadora — afirmou o diretor do BNDES ao GLOBO.

Destravando investimentos

Segundo Gordon, desde o lançamento, a linha tem destravado investimentos das empresas, seja antecipando projetos que seriam implantados nos próximos anos, seja trazendo para o Brasil projetos de multinacionais que poderiam ser executados em centros de desenvolvimento em outros países.

— Nas multinacionais, tem a matriz e as subsidiárias, e existe uma disputa sobre onde será feito o desenvolvimento. A matriz vai mandar para onde tem recursos baratos. Nessas empresas, como no setor automotivo, temos sido procurados para fazer desenvolvimentos no Brasil — completou Gordon, citando a montadora alemã Volkswagen como um desses casos.

A linha BNDES Mais Inovação marcou a volta dos empréstimos a juros subsidiados para grandes empresas, ainda que em menor escala. Em 2018, o governo Michel Temer mudou a taxa de referência do banco de fomento, com a introdução da TLP, que segue os juros de mercado. Isso afastou do BNDES as grandes companhias industriais, que têm acesso a financiamentos nas melhores condições possíveis de mercado.

Com as condições melhores, já tomaram empréstimos da nova linha, além da Volkswagen, gigantes como a fabricante de motores elétricos Weg, a fabricante de papel e celulose Suzano e a fabricante de medicamentos e produtos de higiene pessoal Hypera Pharma (a antiga Hipermercado), dona de marcas como Engov, Estomazil e Benegripe.

Diretor descarta mais ampliações

Apesar da demanda superior ao orçamento disponível, Gordon voltou a descartar a possibilidade de o BNDES pedir uma ampliação de recursos para a nova linha, para além da média de R\$ 5 bilhões ao ano.

Uma ampliação mais significativa poderia renovar as críticas à atuação do banco de fomento na economia. O crédito com juros subsidiados é, frequentemente, criticado por economistas que apontam para desequilíbrios que eles provocam.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/08/2024

AEROPORTO DE JACAREPAGUÁ VAI GANHAR SALA VIP E NOVO TERMINAL EXECUTIVO

Por Mariana Barbosa



Projeto da nova Sala VIP do Aeroporto de Jacarepaguá — Foto: Divulgação

A Advantage VIP Lounge, dona 16 salas VIPs em aeroportos do país, incluindo Santos Dumont, Guarulhos e Congonhas, acaba de assinar com a PAX Aeroportos um contrato para a implantação de uma área VIP e um Terminal Executivo VIP no aeroporto de Jacarepaguá, na Barra da Tijuca.

O investimento é de R\$ 14 milhões e as obras devem começar nas próximas semanas, com previsão de término até novembro.

A sala VIP será destinada aos passageiros premium da aviação comercial — hoje só a Azul opera no aeroporto, com a frota de Cessna Gran Caravan e voos para Congonhas, Belo Horizonte e Campinas. Também poderão acessar a sala VIP passageiros premium das operações de táxi aéreo de helicóptero que decolam para plataformas de petróleo na Bacia de Santos.

Já o novo Terminal Executivo VIP será exclusivo para o embarque de passageiros da aviação executiva.

A sala VIP terá uma área de 260 m² com wi-fi, buffet, sofás e estações de trabalho e espaço de lazer. Para assessorar as salas Advantage VIP Lounge é preciso ser cliente de cartões de crédito black e afins da maioria dos bancos.

Desde que a XP Asset, que venceu o leilão de concessão de Jacarepaguá e do Campo de Marte, em SP, assumiu a gestão, no ano passado, o terminal de passageiros foi ampliado e ganhou uma cobertura e banheiros reformados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/08/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MINISTÉRIO DIZ QUE PODE INTERVIR NA ANEEL PARA APURAR POSSÍVEL 'INÉRCIA' DA DIRETORIA

Alexandre Silveira afirma que órgão regulador tem atrasado análise de processos do setor elétrico; agência diz que irá responder ao governo no prazo

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, encaminhou na terça-feira, 20, um ofício direcionado ao diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval de Freitas, pedindo esclarecimento no prazo de cinco dias sobre atraso do órgão regulador na análise de processos do setor elétrico. O ministro cita, no documento obtido pelo Estadão/Broadcast, a possibilidade de “intervir” para apurar os motivos para o retardamento nos prazos.

Para o MME, a diretoria da Aneel pode ser responsabilizada pela demora na regulamentação. Silveira pede urgência para a conclusão do processo de homologação da nova governança da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), a regulamentação da política de compartilhamento de postes, bem como a publicação das minutas de Contratos de Energia de Reserva (CER) tratados pela Medida Provisória nº 1.232 de 2024 (destinada à Amazonas Energia).

Procurada, a Aneel disse que responderá no prazo solicitado pelo ministro. Internamente, integrantes da agência apontam que parte das atividades regulatórias do órgão foram afetadas pela operação-padrão dos servidores, que fecharam nesta semana um acordo com o governo para reajuste salarial, após meses de negociação.



Silveira alega 'crônica omissão' da diretoria da Aneel; agência afirmou que irá se manifestar no prazo Foto: Wilton Junior/Estadão

“A persistência desse estado de coisas impelirá este ministério a intervir, adotando providências para a apurar a situação de alongada inércia da diretoria no enfrentamento de atrasos que lamentavelmente tem caracterizado a atual conjuntura, traduzindo quadro de insustentável gravidade, que prenuncia o comprometimento de políticas públicas e pode, inclusive, implicar responsabilização dessa diretoria”, diz o documento.

Outro ponto cobrado pelo ministro no ofício é a oficialização, pela agência, sobre o impacto tarifário percebido pelos consumidores de energia elétrica com a quitação das Contas de Escassez Hídrica e Covid. A Aneel divulgou relatório sobre o tema na segunda-feira, 19.

“Faz-se urgente a adoção de medidas pela diretoria desta agência para superar eventuais dissensos e assegurar a desejável e necessária atuação coordenada e uniforme de seus integrantes, viabilizando, enfim, o indispensável concerto interno”, afirma o ministro no ofício.

A cessão do espaço em infraestrutura de distribuição, faixas de ocupação e pontos de fixação dos postes das redes de distribuição foi o estopim para as críticas públicas do ministro Silveira. A Aneel reabriu as discussões e extinguiu o processo anterior sobre o tema, o que na avaliação do MME tende a atrasar a regulamentação.

O caso envolve o decreto publicado pelo governo com diretrizes gerais para a renovação dos contratos com as distribuidoras. Pelo texto, as concessionárias são obrigadas a ceder a pessoa jurídica distinta (operadoras de telefonia, internet e TV) as faixas de ocupação e os pontos de fixação dos postes das redes de distribuição.

Como o processo que foi extinto teve instrução anterior ao decreto, a Aneel entendeu como apropriada a abertura de novo trâmite, passando novamente pelas áreas técnicas. Outra justificativa apresentada é que o diretor-relator, Hélio Guerra, não está mais no colegiado. A diretora aguarda nova nomeação.

Silveira também alega “crônica omissão” da diretoria e pede que o órgão pare de “expor divergências internas entre diretores”, alheias aos processos em pauta da agência.

Diretrizes

Um dia após o envio do ofício, o governo Lula publicou um decreto instituindo a “Estratégia Regula Melhor”, no âmbito do Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação (PRO-REG).

O texto prevê que o tempo e os recursos investidos no processo regulatório (analisados pelas agências) devem ser alocados conforme “o impacto regulatório estimado e a efetividade das medidas e com foco em soluções que atendam às demandas da sociedade”.

Essas e outras diretrizes são válidas para órgãos e as entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/08/2024

DIRETOR DO BANCO CENTRAL DIZ QUE COPOM É COESO, MAS CADA MEMBRO TEM UM OLHAR

Diogo Guillen, diretor de Política Econômica do BC, afirma que trabalho da autoridade monetária é ‘puxar’ as expectativas do mercado para o ‘lado certo’
Por Célia Froufe (Broadcast) e Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O diretor de Política Econômica do Banco Central, Diogo Guillen, disse nesta quinta-feira, 22, que a ata da última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) continua refletindo adequadamente o seu diagnóstico sobre a economia. Segundo ele, um ponto relevante continua sendo a “coesão” dos membros do colegiado.

“A ata traz, em vários momentos, a unidade, tanto nos diagnósticos quanto na questão prospectiva”, afirmou Guillen, em evento organizado pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio. Ele argumentou que essa unidade de diagnósticos diminui os ruídos em torno da comunicação do comitê.

Guillen destacou que, embora haja coesão no comitê, cada um dos diretores tende a observar um conjunto de dados mais de perto.



O diretor de Política Econômica do Banco Central, Diogo Guillen
Foto: Felipe Rau/Estadão

“Eu sempre chamo a atenção de alguns diretores que olham muito a parte de crédito, que estão olhando muito a questão dos bancos. Eu sou, naquela formação, pela faculdade, olho muito a questão de projeção, como é que estão os fundamentos da economia, o que é que determina a inflação, como é que está a expectativa, como é que está a inflação corrente”, afirmou.

Ele reiterou que as expectativas de inflação do mercado estão desancoradas e que o trabalho da autoridade monetária é “puxá-las” para o lado certo, já que elas são relevantes para a formação dos preços. “Já comentei no passado que uma expectativa desancorada é como se fosse um farol para o lado errado: você vai levando os preços para um outro lado e você tem de puxar de volta os preços, para menos”, afirmou.

Guillen disse que existe um debate sobre as causas da desancoragem, mas ressaltou que esse motivo é irrelevante do ponto de vista da política monetária. “Qualquer que seja a causa, você tem de combater isso para conseguir levar a inflação para a meta”, afirmou.

O diretor disse que o Copom mencionou que “monitora com atenção” os desenvolvimentos da política fiscal porque, usualmente, ela tem impacto na demanda agregada. “Então, vai puxar a inflação, vai puxar a atividade para cima. E o que acontece, quando você tem um país com dívida



elevada, é que você tem um impacto via condições financeiras”, afirmou. Guillen acrescentou que, nas últimas duas reuniões, o questionário pré-Copom (QPC) captou uma piora da percepção fiscal dos agentes econômicos.

Balanco de riscos

Segundo o diretor do BC, existe um “excesso” do mercado ao tentar interpretar o balanço de riscos do Copom como um guidance (orientação) para os próximos passos. “Eu acho que tem um pouco de excesso de tentar transformar o balanço de riscos no guidance quando ele não deveria ser visto como um guidance de política monetária, ele é o balanço de riscos sobre a projeção de inflação”, disse.

Ele destacou que, na última reunião, todos os membros do comitê já concordavam que havia mais riscos de alta do que de baixa para as projeções de inflação, e por isso o balanço trouxe três vetores para cima e apenas dois de queda. E lembrou que vários membros já consideram que o balanço é assimétrico para cima.

“A gente está vendo no cenário, e eu sigo vendo assim, projeções mais elevadas e com mais riscos, levando a um cenário mais desafiador para o comitê. E vai ser importante acompanhar esses dados. Então, a gente optou por não dar guidance”, disse. Ele acrescentou ser necessário ser mais cauteloso na calibragem da política monetária.

Guillen disse que está muito confortável com a comunicação da ata do Copom, que reflete uma visão consensual de mais riscos para cima, de vários membros falando de forma semelhante. “Acho que deveria ser lido como um instrumento de você aprender sobre como os membros estão pensando sobre a dinâmica inflacionária”, defendeu.

O diretor afirmou ainda que, na última reunião, foram discutidas tanto estratégias de manutenção da taxa Selic, como de um eventual aumento, mas que ela não representa o próximo encontro. No cenário corrente, o diretor observou que existe um arrefecimento da inflação e que o crédito tem evoluído conforme o esperado pelo BC.

Ele relatou que o cenário externo foi “muito discutido” pelo Copom na última reunião, quando os membros decidiram continuar classificando o quadro como “adverso”. Segundo o diretor, os discursos de membros do colegiado servem para complementar as comunicações oficiais da autoridade monetária.

Incerteza nos EUA

O diretor do Banco Central disse ainda que a incerteza sobre a política monetária americana deixou, recentemente, de se referir ao início do ciclo de cortes e passou a orbitar os impactos do corte de juros sobre a economia.

“Quais são os impactos sobre a inflação, quais são os impactos sobre a atividade, você tem uma flexibilização na política monetária, e claro, a extensão desse ciclo”, afirmou.

Ele lembrou que, na ata da sua última reunião, o Copom continuou classificando o cenário externo como “adverso” e chamou atenção para as condições financeiras globais, que têm se mantido apertadas, segundo o diretor. Guillen acrescentou que a política monetária global está dessincronizada, o que tem contribuído para a volatilidade dos mercados.

O diretor afirmou ainda que o câmbio tem se mantido volátil e lembrou da depreciação do real entre as duas últimas reuniões do comitê, mas disse que não existe relação mecânica entre a condução da política monetária no Brasil e a cotação do dólar ou as decisões do Federal Reserve (Fed, o banco central americano).

Mercado de trabalho

O ritmo de crescimento da atividade econômica e a robustez do mercado de trabalho brasileiro continuam surpreendendo, e isso levou o Banco Central a atualizar as suas estimativas de hiato do

produto (indicador que mensura as oscilações cíclicas da economia) no último Relatório Trimestral de Inflação (RTI), disse Guillen.

Ele afirmou que todas as pesquisas setoriais de atividade têm mostrado maior resistência e reforçado a percepção de dinamismo da economia. “Quando você olha por que está havendo essa resiliência, por que está havendo esse dinamismo nessas pesquisas todas, tem uma parte que é, claro, do mercado de trabalho”, disse. “O mercado de trabalho tem renda crescendo e volume crescendo, e tem também transferências puxando a renda.”

O diretor destacou que o bom desempenho do mercado de trabalho é disseminado, e não concentrado em um ou outro setor. Segundo Guillen, a combinação entre aumento da taxa de participação e queda do desemprego também mostra que o segmento está dinâmico, e isso tem levado a questionamentos sobre a taxa neutra de desemprego (Nairu, na sigla em inglês).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/08/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

RENOVAÇÃO ANTECIPADA DA FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA VOLTA A AVANÇAR, COM PROPOSTA DE R\$ 24 BI EM OBRAS

Nos últimos anos de negociação, a proposta da empresa teve que melhorar consideravelmente para obter o aval do governo federal. Em 2020, o projeto previa R\$ 14 bilhões em novos investimentos

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Locomotiva Dash 9, da VLI, que opera a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) — Foto: Divulgação/VLI

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, por unanimidade, em reunião na tarde desta quinta-feira (22), a reabertura das audiências públicas para a renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), da VLI. A empresa busca prorrogar seu contrato, que venceria em 2026, por mais 30 anos.

Em contrapartida, a empresa propõe realizar cerca de R\$ 24 bilhões em novos investimentos na malha. Além disso, deverão ser pagos cerca de R\$ 5 bilhões ao governo federal — deste montante, R\$ 1,28 bilhão é de outorgas, incluindo o adicional de vantajosidade, e R\$ 3,6 bilhões são de indenização pela devolução de 11 trechos da malha, conforme o relatório do diretor da ANTT Guilherme Sampaio, relator do caso.

Nos últimos anos de negociação, a proposta da empresa teve que melhorar consideravelmente para obter o aval do governo federal. Em 2020, o projeto previa R\$ 14 bilhões em novos investimentos, além do pagamento de outorga de cerca de R\$ 3 bilhões.

Hoje, a FCA tem 7.220 km e cruza sete Estados do país: Sergipe, Bahia, Goiás, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Com a devolução dos trechos, a malha deverá somar cerca de 5 mil km.

O processo passou por idas e vindas nos últimos anos. No governo passado, o aditivo teve dificuldades para avançar devido às disputas entre os Estados cruzados pela malha ferroviária. Na época, alguns governos estaduais ficaram insatisfeitos com a devolução de trechos e com a falta de investimentos.

Pressão do Ministério dos Transportes

No novo governo, a discussão passou a enfrentar dificuldades porque o Ministério dos Transportes passou a exigir contrapartida maior por parte da empresa. Até o início deste ano, a percepção entre envolvidos era que a renovação poderia não sair e que a malha poderia ser novamente licitada. Porém, desde março, fontes próximas ao processo vinham sinalizando que o acordo sairia.

No início deste ano, a Brookfield fez proposta para ampliar sua participação na VLI e comprar outros 10% que haviam sido colocados à venda pela Mitsui a um preço que a gestora canadense considerou atrativa. Fontes afirmaram que o movimento se deu após a sinalização de que o aditivo caminhará.

Após a conclusão da compra, a Brookfield passou a deter a maior fatia na VLI com 36,5%. A Vale é a segunda maior sócia com 29,6%. O FI-FGTS tem 15,9%, o BNDESPar, 8%, e a Mitsui segue com 10% de participação.

Hoje, a FCA é uma operação deficitária para a VLI, que opera também o trecho norte da ferrovia Norte-Sul, entre Porto Nacional (TO) e Açailândia (MA), que é uma malha de menor porte, porém mais rentável. Com a renovação, a VLI busca devolver trechos sem operação e tornar a concessão atrativa.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/08/2024

PREÇO DA CELULOSE SEGUE EM CORREÇÃO, MAS INTENSIDADE DA QUEDA PODE SURPREENDER

Ao contrário do que se viu nos ciclos mais recentes, é possível que a desvalorização, desta vez, não seja tão acentuada

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



Preço da celulose de fibra curta já deu início a movimento de correção — Foto: Divulgação/Klabin

Assim como surpreenderam para cima no primeiro semestre, os preços da celulose de fibra curta podem voltar a ser motivo de surpresa no restante de 2024. Como era previsto, a entrada em operação do Projeto Cerrado, da Suzano, em julho, deu início a um movimento de correção das cotações da matéria-prima. Mas, ao contrário do que se viu nos ciclos mais recentes, é possível que a queda desta vez não seja tão íngreme.

Depois da nova fábrica da Suzano, em Ribas do Rio Pardo (MS), não haverá oferta adicional significativa de celulose ao menos até o fim de 2027. Ao mesmo tempo, a saída definitiva de capacidade produtiva do mercado, em particular na fibra longa, deve continuar, à medida que as fábricas instaladas no Hemisfério Norte continuam envelhecendo e seus custos de produção permanecem elevados.

Mantido o crescimento estrutural da demanda e sem um grande evento inesperado do lado do câmbio, não parece improvável que os preços da fibra passem por uma correção mais suave do que o inicialmente esperado.

Em relatório recente, o Bank of America (BofA) apontou que a indústria está no meio da curva de reversão de preços e incorporou a suas projeções um piso de US\$ 600 por tonelada (no mercado chinês) a ser alcançado neste segundo semestre — bem melhor do que os menos de US\$ 480 por tonelada vistos no auge do ciclo de baixa mais recente.

Segundo os analistas do banco, essa correção recente reflete os receios com as margens dos produtores de papel na China, o fim do movimento de reestocagem de celulose na Europa e na América do Norte, a normalização das operações que foram suspensas por eventos inesperados e, finalmente, a entrada em operação de Cerrado.

Na última semana, o preço líquido da celulose de fibra curta na China, que é o principal mercado no mundo para a fibra e funciona como bússola para as demais regiões, estava em US\$ 622,44 por tonelada, segundo índice da Fastmarkets Foex, queda de US\$ 1,20 em uma semana. Na revenda chinesa, a tonelada da matéria-prima era negociada pelo equivalente a US\$ 604,06, alta de US\$ 0,30 na mesma comparação.

Na Europa, onde o movimento de correção começou depois, as quedas ainda são acentuadas, de US\$ 46 por tonelada na semana passada e mais US\$ 15 nesta, levando o preço atual de referência a cerca de US\$ 1.364 por tonelada. Assim como no mercado chinês, mesmo quando considerados os descontos, os valores praticados são melhores do que os vistos em outros momentos de adição de capacidade significativa, como aconteceu em julho.

A Fitch, por sua vez, projeta preços médios de US\$ 675 por tonelada para a fibra curta em 2024, sustentados pela forte demanda europeia, interrupções inesperadas no fornecimento e estoques abaixo dos níveis normais, apesar da demanda mais fraca da China. Para o segundo semestre, a agência projeta volatilidade nos preços.

A unidade Cerrado da Suzano deve produzir 900 mil toneladas de celulose neste ano, das quais 700 mil toneladas direcionadas ao mercado. A primeira descarga de matéria-prima produzida na nova fábrica já foi feita no Porto de Santos (SP).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/08/2024

MISSÃO DA UE RESGATA TRIPULAÇÃO DE PETROLEIRO INCENDIADO NO MAR VERMELHO

Embarcação pegou fogo após uma série de ataques próximos do porto de Hodeidah, no Iêmen, que é controlado pelos houthi

Por Valor — São Paulo



Petroleiro grego Sounion que sofreu sucessivos ataques no Mar Vermelho — Foto: AP/ David Mackinnon

Uma missão da União Europeia (UE) resgatou nesta quinta-feira (22) todos os 29 membros da tripulação de um petroleiro que foi atingido ontem por mísseis no Mar Vermelho, o mais bem-sucedido ataque na região em mais de dois meses.

O petroleiro, chamado Sounion, foi incendiado e deixado à deriva após uma série de ataques na quarta-feira (22), incluindo três com mísseis. Embora nenhum grupo tenha reivindicado a responsabilidade, eles ocorreram próximos do porto de Hodeidah, no Iêmen, que é controlado pelos houthis, grupo rebelde apoiado pelo Irã.

O Sounion é um Suezmax, o maior tipo de petroleiro capaz de usar o Canal de Suez totalmente carregado, sendo possível transportar até 1 milhão de barris de petróleo. O navio, da empresa grega Delta Tankers, estava transportando petróleo do porto iraquiano de Basra para um destino não revelado.

Em seu comunicado, a Operação Aspides, missão da força naval da UE para combater as ameaças dos houthis ao comércio marítimo, disse que enviou um navio para resgatar a tripulação “após um pedido do comandante”.

Segundo o “Financial Times”, embora o comunicado não forneça detalhes sobre a identidade do navio enviado ou o número de pessoas resgatadas, outros relatórios afirmaram que se tratava de uma embarcação naval francesa e que havia 29 tripulantes.

“Enquanto se aproximava da área, a Aspides destruiu uma embarcação de superfície não tripulada que representava uma ameaça iminente para o navio e a tripulação. Todos a bordo do Sounion foram subseqüentemente resgatados e estão sendo transportados para Djibuti, o porto seguro mais próximo”, dizia o comunicado.

No entanto, a missão da UE alertou que a embarcação, que carregava 150 mil toneladas de petróleo bruto, agora representa um “perigo de navegação e ambiental”.

“É essencial que todos na área exerçam cautela e se abstenham de quaisquer ações que possam levar a uma deterioração da situação atual”, completa.

Os ataques dos houthi levaram muitas embarcações a desviar suas rotas pelo Cabo da Boa Esperança, contornando o Canal de Suez, uma rota vital entre os portos da Ásia, do Oriente Médio e da Europa.

Desde novembro, o grupo vem atacando regularmente navios comerciais que alegam ter vínculos com Israel, Reino Unido e EUA, alegando que estão agindo em apoio aos palestinos na Faixa de Gaza após a resposta israelense ao ataque do Hamas em 7 de outubro.

Até o momento, os ataques resultaram na morte de quatro marinheiros, dois naufrágios e vários incêndios graves a bordo de embarcações. O ataque de quarta-feira foi o quarto a forçar uma tripulação a abandonar seu navio e o primeiro bem-sucedido a um navio comercial na costa do Iêmen desde 12 de junho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/08/2024

PIORA DO CENÁRIO FREIA RITMO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS

Previsão é de volume 20% menor no segundo semestre, após recordes do início do ano

Por Liane Thedim e Rita Azevedo — Do Rio e de São Paulo



Wilberg, do Itaú BBA: “Vai ter atividade, mas em ritmo mais lento por conta da diminuição da demanda das empresas por investimentos de longo prazo” — Foto: Gabriel Reis/Valor

As ofertas de debêntures incentivadas estão voltando lentamente a ganhar fôlego em agosto, após perderem ritmo em julho. Mas, enquanto no primeiro semestre o volume de emissões foi recorde, com cerca de R\$ 70 bilhões, frente aos R\$ 13 bilhões do mesmo período de 2023, a expectativa é de um segundo semestre mais frio, diante do cenário macroeconômico mais desfavorável, com apostas de elevação da Selic já em setembro. Para Felipe Wilberg, diretor de renda fixa e produtos estruturados do Itaú BBA, o volume deve ser 20% menor que o visto entre janeiro e junho.

O executivo conta que muitas empresas anteciparam suas captações no primeiro semestre para aproveitar a queda nos prêmios de risco. “Quem podia emitir com suas portarias antigas [autorizações concedidas pelos ministérios] e melhorou sua estrutura de capital.” Agora, afirma, essas companhias já partiriam para um segundo momento, em que a nova operação teria que trazer custo mais baixo ou alongamento de prazo. Wilberg diz que, com os investidores migrando dos multimercados e dos CDBs para os fundos de crédito privado, há sobra de apetite e, portanto, isso é possível. “Atividade vai ter, mas em ritmo mais lento por conta da diminuição da demanda das empresas por investimentos de longo prazo.”



Em julho, as emissões de debêntures incentivadas somaram apenas R\$ 9,15 bilhões, o menor volume mensal desde fevereiro (R\$ 6,4 bilhões), segundo estudo da MerCap Solutions, plataforma de inteligência de dados e serviços de tecnologia para o mercado de capitais, a pedido do Valor. O pico de incentivadas no ano foi em junho, com R\$ 29,22 bilhões em 29 ofertas, mostram os dados. A plataforma considera a data de registro das ofertas na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

“Tivemos possivelmente um ‘gap’ de registros. E em agosto não há sinal de melhora significativa”

— Mariana Fenelon

O recuo em julho foi puxado por dois fatores, além da antecipação das captações nos primeiros meses do ano: vácuo regulatório, com a demora dos ministérios em publicar orientações sobre as ofertas dentro das novas regras da Lei 14.801, de janeiro, e efeito calendário, já que é mês de férias. “Um volume grande de debêntures incentivadas concluídas ao longo do primeiro semestre já deveria estar encaminhado nas regras operacionais anteriores. Com o término destas colocações, tivemos possivelmente um ‘gap’ de registros até que as novas normas fiquem mais claras para os estruturadores e emissores”, explica Mariana Fenelon, gestora e co-responsável pela área de crédito privado na Tenax Capital. “E em agosto ainda não há sinal de melhora significativa.”

Até 20 de agosto, de acordo com a MerCap, entre ofertas já registradas na CVM e procedimentos de alocação programados até o fim do mês, há nove emissões de debêntures com séries incentivadas, totalizando cerca de R\$ 6,6 bilhões. Entre as companhias que estão com operações na rua estão a Klabin, que busca R\$ 1,5 bilhão, e a Rumo, com uma oferta de R\$ 800 milhões. A Santos Brasil deve levantar R\$ 2 bilhões também neste mês, sendo uma parte dos papéis incentivados e outra parte de títulos corporativos.

A nova lei que rege as emissões de incentivadas, que são isentas de Imposto de Renda para investidores pessoas físicas, eliminou a exigência de portarias projeto a projeto, mas determinou que cada ministério publicasse suas regras gerais, e foram essas orientações que em alguns casos ainda não saíram. As dúvidas vêm sendo sanadas aos poucos. Em julho, o Ministério de Minas e Energia (MME) publicou orientações detalhadas e informou que os emissores não precisam aguardar a publicação da portaria do órgão com as regras gerais para as operações. Um pouco antes, em maio, publicou um passo para a passo para as companhias de geração de energia por fonte renovável e de minigeração distribuída - que, até então, não poderiam emitir papéis incentivados - enquadrarem seus projetos para ofertas.

A AXS foi a primeira do setor a captar. A companhia levantou em julho R\$ 120 milhões com títulos de 12 anos e destinou os recursos para implantação, desenvolvimento e construção de usinas de minigeração fotovoltaicas. Até então, a empresa se financiava via debêntures corporativas, certificados de recebíveis imobiliários e private equity, segundo Paulo Thomazoni, CFO da companhia. “Pretendemos acessar o mercado novamente no quarto trimestre”, afirma. O plano, diz ele, é encerrar o ano com R\$ 1,5 bilhão investidos em ativos de energia renovável e crescimento de 300% no faturamento.

“O ano começou com gigantismo de incentivados e spread [diferença da taxa paga pela empresa e o título público de referência, que, no caso das incentivadas, é a NTN-B] perto de zero”, avalia Renato Otranto, chefe de estruturação do Daycoval. “Tenho visto um número menor de demandas, mas elas estão vindo porque os spreads voltaram a cair, o que atrai as empresas.” Segundo ele, com esses prêmios de risco baixos, o mercado de incentivados “saturou”. “Os bancos precisaram exercer garantia firme porque o mercado desandou.”

“Tenho visto um número menor de demandas, mas elas estão vindo porque os spreads voltaram a cair”

— Renato Otranto



Em julho, os spreads médios das incentivadas atingiram o menor nível dos últimos dois anos, caindo de 53 pontos-base para 35, conforme relatório da área de pesquisa do Banco ABC Brasil. As ofertas que estão atualmente na rua mostram uma continuidade desse cenário. A operação da Klabin deve ser uma das mais emblemáticas, já que os investidores que comprarem o papel não terão uma remuneração acima do que receberiam com um título público, como geralmente acontece, mas abaixo.

A empresa de papel e celulose pretende pagar o equivalente a NTN-B com vencimento em 2035 menos 0,05% ou IPCA mais 6,05% ao ano pelos papéis que vencem em 15 anos. Pelo cronograma, a companhia deve anunciar hoje o resultado da precificação. Os recursos serão utilizados na instalação de uma nova caldeira de recuperação da unidade de Monte Alegre, no Paraná, voltada para a produção de papel-cartão. Procurada, a Klabin não comentou a oferta devido ao período de silêncio.

Matheus Licarião, responsável pela área de mercado de capitais do Santander, tem um olhar mais otimista sobre o mercado de incentivadas no segundo semestre. “Depois de uma acalmada em julho, vemos um volume significativo de ofertas, considerando as que estão por vir ou na rua”, afirma. “Esse ‘pipeline’ forte é atrelado à enorme liquidez, com os fundos de infraestrutura alcançando captação recorde e o investidor pessoa física fazendo alocações significativas.” Para Licarião, mesmo que alguns ministérios ainda não tenham se manifestado sobre as novas regras para a definição de lastro dos papéis, “ainda há um estoque de empresas com projetos que podem ser usados para as ofertas.”

Thiago Giantomassi, sócio do escritório de advocacia Demarest, que assessorou juridicamente a emissão da AXS, avalia que a sensação de incerteza sobre a trajetória dos juros no país, que impacta o custo de captação e a perspectiva de ganhos dos investidores, afeta os projetos de infraestrutura, que são mais longos. Ele vê influência também das novas regras, já que, para o advogado, a concessão de portarias projeto a projeto, prevista na regra anterior, “dava mais conforto para as empresas seguirem com os projetos”. No escritório, são dois projetos de transportes e três de energia, num total de R\$ 3,5 bilhões, que estavam em compasso de espera e agora devem ganhar velocidade. “Em seis meses a um ano o mercado vai estar melhor, com a construção do consenso em torno da regulação.”

Marcelo Ikeziri, coordenador da área de bancos, serviços financeiros, mercado de capitais e ativos digitais do BVA - Barreto Veiga Advogados, também acredita que o processo de familiarização com as novas regras vai reativar o setor. No escritório, as emissões de empresas de saneamento são maioria, mas o ministério da área ainda não divulgou suas regras. “Isso gera insegurança, temos R\$ 600 milhões em operações represadas.” Quem não podia esperar, afirma, emitiu debêntures comuns ao longo do primeiro semestre, para aproveitar as taxas baixas.

Segundo Rafael Feler, responsável pela área de mercado de capitais do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), até o fim do ano, as operações devem ficar concentradas em alguns setores, como energia e transportes. “Há alguns projetos grandes precisando fechar investimento de longo prazo em energia e rodovias, e acho que virão mais captações daqui para frente”, afirma. Outras áreas, como parques e florestas, saúde e educação pública - que foram incluídas neste ano no rol dos setores que podem captar com títulos incentivados - também devem buscar operações, mas, possivelmente, só no próximo ano, diz Feler.

Levantamento do Demarest a pedido do Valor mostra que, desde 2011, quando as debêntures incentivadas foram criadas pela Lei 12.431, 88,9% das emissões desse tipo de papel foram ligadas ao setor de energia; 6,8%, aos setores principalmente de portos, aeroportos, rodovias e ferrovias; 3,2%, de saneamento; e 1,1%, de comunicações.

A Lei 14.801, de janeiro deste ano, que passou a reger as incentivadas, também criou as debêntures de infraestrutura, cujo estímulo fiscal vai para o emissor, mas ainda não houve operações com esses papéis. Além de dúvidas regulatórias, a demanda por esse tipo de título seria mais concentrada em

fundos de pensão, segundo especialistas, setor que tem um processo mais demorado de tomada de decisão.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 22/08/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

SÃO PAULO, RIO E MINAS CONCENTRAM MAIORES VOLUMES DE ROUBOS DE CARGAS

Sudeste responde por 80,6% dos prejuízos no país no 1º semestre
Por Alana Gandra - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro



Os estados de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Minas Gerais foram os destaques no primeiro semestre de 2024 (Marcelo Camargo/Agência Brasil)

A Região Sudeste registrou o maior índice de roubos de carga no país, no primeiro semestre deste ano, com 80,6% do total nacional de prejuízos, englobando cargas diversas e gêneros alimentícios. Em igual período de 2023, a região concentrou 82,8% das ocorrências.

Os estados de São Paulo, do Rio de Janeiro e de Minas Gerais foram os destaques no primeiro semestre de 2024, 47,2%, 18,7% e 14,2% dos prejuízos, respectivamente, confirmando a liderança que se repete já há alguns anos nesse tipo de crime, devido à grande circulação de mercadorias e à concentração do Produto Interno Bruto (PIB) na região.

Juntos, os três estados somaram 81,4% do total de prejuízos do Sudeste, entre janeiro e junho de 2024. A estimativa é que as perdas por roubos de carga tenham representado para todo o mercado brasileiro, em valores econômicos, entre R\$ 1,3 bilhão e R\$ 1,5 bilhão por ano, na última década.

Os dados foram divulgados no relatório Análise de Roubo de Cargas, da nstech, plataforma integrada de soluções de tecnologia para logística, que trabalha com softwares (programas de computador) e gestão de risco no monitoramento de roubos de cargas para as maiores empresas transportadoras e embarcadoras do país. O monitoramento das cargas corresponde a 50% do market share (fatia de mercado) do segmento.

“O nosso trabalho é prevenir o roubo de carga através de uma série de ferramentas”, disse nesta quarta-feira (21) à Agência Brasil o vice-presidente de Inteligência de Mercado da nstech, Maurício Ferreira. Os dados apurados são levados para os softwares, onde a nstech começa a controlar os locais que apresentam casos de tentativas de roubos, abordagens e roubos consolidados.

Quadrilhas organizadas

Maurício Ferreira informou que outro motivo que torna o Sudeste o maior foco dos roubos de carga no país é que a região concentra quadrilhas organizadas e especializadas nesse tipo de atividade, “mais fortes e que têm facilidade de escoamento”. Segundo ele, São Paulo detém mais de 50% do risco, com maior facilidade de a quadrilha “desovar” a carga roubada. “Para a quadrilha, é muito vantajoso fazer as abordagens nesses locais.”



Em segundo lugar nos roubos de carga aparece a Região Nordeste, com 15,8% dos prejuízos, mostrando aumento de 10 pontos percentuais comparativamente ao mesmo período do ano passado. “Foi o Maranhão que ajudou a puxar para cima o resultado desse primeiro semestre”, afirmou o vice-presidente de Inteligência de Mercado. De acordo com ele, no caso do Maranhão, foram duas realizadas operações específicas englobando cargas de gêneros alimentícios e de defensivos agrícolas.

A partir das medidas de proteção adotadas, o roubo no Maranhão foi controlado, embora tenha impactado no resultado geral do semestre. O Maranhão saltou de 0,4% do total de prejuízos em 2023 para 7,5% em 2024, ocupando a quarta posição do ranking, entre os estados com maior prejuízo.

Cenários

As cargas de baixo valor agregado, ou cargas de distribuição (feitas pelo comércio eletrônico, de mais baixo valor agregado), têm roubos efetuados com maior frequência entre as 6h e as 12h, quando ocorre um volume grande de entregas. “Quando a gente fala das cargas de alto valor agregado [de R\$ 1,5 milhão a R\$ 2 milhões de eletrônicos e acima disso], os ladrões atuam normalmente com os caminhões parados nos postos de gasolina, porque entram com toda uma parte de desestabilizar o rastreamento, ou seja, com uma estratégia mais robusta que demanda esse tipo de ação”, disse Ferreira. Essas cargas de alto valor agregado geralmente são roubadas após as 22h.

De acordo com o relatório, as madrugadas e as noites foram os períodos mais críticos no primeiro semestre de 2024, representando 58,9% dos prejuízos. As madrugadas concentraram 31,1% dos sinistros, com expansão de 11,1 pontos percentuais em relação ao mesmo período de 2023 (20%), enquanto as noites totalizaram mais de um quarto dos prejuízos (27,8%), com aumento de 4,7 pontos percentuais em comparação ao ano anterior. O domingo concentra muito os roubos de cargas de alto valor agregado, com maior volume de exposição, porque os veículos pernoitam e aguardam a segunda-feira para realizar as entregas aos clientes, enquanto as quintas-feiras representam maior número de roubos de cargas de menor valor agregado.

Mais da metade dos prejuízos (58,4%) resultaram de operações com cargas diversas/fracionadas (produtos diferentes em um mesmo caminhão), seguidos de gêneros alimentícios (22,6%). Juntos, esses dois tipos de carga representaram 81% dos prejuízos, no primeiro semestre deste ano, contra 66,1% no mesmo período de 2023. O terceiro lugar coube aos eletrônicos (9%), que tiveram alta de 4,9 pontos percentuais na comparação com o primeiro semestre do ano passado. As áreas urbanas registraram maior incidência de roubo (21,6%).

Considerando os trechos urbanos, as rotas com os maiores prejuízos foram observadas dentro dos estados do Rio de Janeiro (29,1%) e de São Paulo (22,7%). Em 2024, os trechos mais vulneráveis foram os que ligam Santa Catarina a São Paulo, com 28,9% dos sinistros.

BR-116

Entre as rodovias, o destaque foi para a BR-116, que liga os estados de São Paulo e Rio de Janeiro e que totalizou 19% dos prejuízos com carga diversa/fracionada no primeiro semestre de 2024, contra 6% das incidências, em 2023. A liderança nos primeiros seis meses de 2023 era da BR-050, que liga Brasília a Santos, com 7% de prejuízo. Em 2024, a BR-050 respondeu por 2,4% dos prejuízos.

Maurício Ferreira destacou que a BR-116 detém o maior volume de carga transportada do país. Ele atribuiu os roubos na rodovia ao fato de as quilômetros organizadas fazerem suas abordagens na via para ficarem mais próximas dos grandes centros, “principalmente São Paulo e Rio, para dar vazão rápida à carga que for roubada e que as compromete se forem pegadas com o roubo em flagrante”.

Ainda em relação às cargas diversas/fracionadas, a cidade do Rio de Janeiro apresentou maior registro de roubos (9,6%), superando a capital paulista (6,5%).

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 22/08/2024

RIOS DA AMAZÔNIA REGISTRAM NÍVEIS ABAIXO DA MÉDIA HISTÓRICA

Segundo Censipam, o Rio Solimões está 3 metros abaixo do volume
Por *Fabíola Sinimbú* - Repórter da Agência Brasil - Brasília



Um mês antes de atingir o período mais crítico da estiagem, que costuma ser em setembro, os rios da Amazônia têm registrado recordes de baixas cotas na comparação com as séries históricas de registros em agosto. De acordo com dados do Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam), órgão ligado ao Ministério da Defesa, o Rio Solimões está 3 metros abaixo da média observada nesse período do ano e alguns de seus afluentes como os Rios Madeira e Acre registram cotas próximas aos mínimos históricos.

Segundo o analista do Censipam Flávio Altieri, embora o volume de chuvas esteja abaixo da média esperada para esta época do ano em grande parte da Amazônia, ainda é cedo para afirmar que a seca será a mais intensa registrada na região. “De forma geral, as condições hidrológicas dos principais rios estão piores do que as observadas em 2023, ano marcado pela pior seca na Amazônia. As previsões climáticas indicam que não há sinais de melhora no quadro chuvas para os próximos meses. No entanto, devido à vasta extensão territorial e à diversidade da região, não é possível garantir que a seca de 2024 será mais severa.”

De acordo com o analista, o que já vem se confirmando é um quadro de seca extrema, que é o penúltimo nível de severidade na escala de cinco estágios de medição do fenômeno. Nesse nível é esperada escassez de água generalizada, restrições e grande perdas de plantações. “O Censipam, por meio de suas previsões hidrológicas divulgadas em junho durante o evento Pré-Seca, já havia alertado que 2024 a Amazônia enfrentaria uma seca semelhante à de 2023”, destaca.

Altieri reforça que com os baixos níveis, comunidades tradicionais que dependem dos rios como vias de acesso são as mais afetadas. “Essas populações enfrentam desafios agravados pelo desabastecimento de alimentos e água potável, além de dificuldades no acesso a serviços essenciais como saúde e educação”, explica.

Uma reunião de ministros com governadores da Amazônia Legal realizada na tarde dessa quarta-feira (21), no Palácio do Planalto, tratou de medidas para amenizar os impactos da estiagem no norte do Brasil. Durante o encontro, o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR), informou que já aprovou nessa terça-feira (20) o repasse de R\$ 11,7 milhões para ações de defesa civil nos estados do Amazonas e Roraima e também reconheceu a situação de emergência em 53 municípios do Acre, Amazonas, Roraima e Rondônia.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 22/08/2024

ENTENDA PROPOSTA APROVADA SOBRE REONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

Matéria ainda será analisada pela Câmara dos Deputados
Por *Sabrina Craide* - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Empresas de 17 setores da economia e municípios com menos de 156 mil habitantes poderão ter que voltar a pagar imposto previdenciário sobre a folha de pagamento a partir do ano que vem. A proposta que prevê a reoneração gradual da folha de pagamento foi aprovada no Senado na última



terça-feira (20), mas ainda terá que passar por análise da Câmara dos Deputados e sanção presidencial para começar a valer.

A política de desoneração foi criada em 2011 como forma de cobrar menos imposto de empresas de setores específicos. Em vez de pagar 20% de INSS relativo aos funcionários com carteira assinada, as empresas beneficiadas podem optar pelo pagamento das contribuições sociais sobre a receita bruta, com alíquotas de 1% a 4,5%.

O projeto aprovado no Senado mantém a desoneração da folha de pagamento para esses setores integralmente em 2024 e prevê a reoneração gradual entre 2025 e 2027. Neste período, também haverá redução gradual da cobrança de imposto sobre o faturamento das empresas.

Segundo o projeto, a partir de 2025 a tributação sobre a folha terá alíquota de 5%. Em 2026, serão cobrados 10% e, em 2027, 20%, quando ocorreria o fim da desoneração. Durante toda a transição, a folha de pagamento do décimo terceiro salário continuará integralmente desonerada.

No ano passado, o Congresso havia aprovado a manutenção da desoneração da folha até 2027, mas o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetou trechos da Lei 14.784, de 2023. O Congresso derrubou o veto e o governo recorreu ao Supremo Tribunal Federal, que deu prazo até 11 de setembro para que o Congresso e o Executivo buscassem um acordo sobre a desoneração.

Empregos

A ideia inicial da política de desoneração da folha de pagamento era reduzir os encargos trabalhistas e estimular a contratação de empregados por esses setores, tidos como os maiores empregadores.

Empresários alegam que o fim da desoneração poderá implicar redução de postos de trabalho. Mas o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, considera a desoneração total da folha de pagamentos de alguns setores como “privilegio” e afirma que a medida, que seria temporária, não cumpriu o objetivo de aumentar as vagas de emprego.

Um artigo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) mostra que os setores beneficiados pela medida não são os que mais empregam no país, assim como não figuram entre os campeões de criação de trabalho com carteira assinada nos últimos 10 anos.

Os setores beneficiados são: calçados, call center, comunicação, confecção/vestuário, construção civil, empresas de construção e obras de infraestrutura, couro, fabricação de veículos e carrocerias, máquinas e equipamentos, proteína animal, têxtil, tecnologia da informação, tecnologia de comunicação, projeto de circuitos integrados, transporte metroferroviário de passageiros, transporte rodoviário coletivo e transporte rodoviário de cargas.

Compensação

O texto aprovado no Senado também prevê oito medidas para compensar a perda de arrecadação da União com a desoneração. Segundo o Ministério da Fazenda, o impacto da desoneração da folha de pagamentos em 17 setores da economia e em pequenos municípios será de R\$ 18 bilhões em 2024.

As medidas foram incorporadas ao projeto após acordo entre o governo e o Congresso.

Entre as soluções temporárias propostas estão a captura de depósitos esquecidos em contas judiciais por mais de cinco anos, a abertura de novo prazo de repatriação de recursos no exterior com taxas menores, a possibilidade de regularização na declaração de Imposto de Renda, com desconto na cobrança e um programa de descontos para empresas que tenham multas vencidas em agências reguladoras.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 22/08/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRANSPETRO INSTALA SALA DE APOIO À AMAMENTAÇÃO EM EVENTOS DE NEGÓCIOS

Da Redação Especial Navalshore 22/08/2024 - 11:53



No “Agosto Dourado”, mês que promove a importância do aleitamento materno, companhia busca conscientizar e engajar outras empresas nesse tipo de iniciativa inclusiva

A Transpetro inova nesta edição da Navalshore com uma ação afirmativa para estímulo à diversidade e à inclusão. A empresa instalou uma sala de apoio à amamentação com estrutura adequada para coleta e armazenamento de leite materno durante o evento.

Esses ambientes estão sendo oferecidos, de forma pioneira, nos eventos patrocinados pela Transpetro, que já conta com 40 espaços de acolhimento a lactantes nos seus terminais em 17 estados. Agora, a principal plataforma de negócios da indústria marítima da América Latina, que acontece entre os dias 20 e 22 de agosto, no Rio de Janeiro, também pode contar com essa inovação que funcionará no Espaço Transpetro.

A gerente de Comunicação Empresarial e Imprensa da Transpetro, Lilian Rossetto, destaca o impacto positivo que uma ação afirmativa promove na sociedade, incentivando que outros eventos adotem essa prática. “Além das mulheres que trabalham na Transpetro, queremos que outras mães lactantes possam ser beneficiadas com essa ação. Acreditamos que oferecer esse suporte é fundamental para que as mulheres que amamentam se sintam confiantes para participar ativamente desses eventos”, diz Lilian.

No “Agosto Dourado”, mês que promove a importância do aleitamento materno, a Transpetro busca conscientizar e engajar outras empresas nesse tipo de iniciativa inclusiva. A companhia já havia disponibilizado o espaço de inclusão durante a Bahia Oil e Gas, realizada em maio deste ano, e a Rio Innovation Week, ocorrida na semana passada. Em setembro, a sala também será ofertada na ROG.e, uma das maiores feiras do mundo voltadas ao setor de energia.

Sobre a Transpetro

Operando 48 terminais (27 aquaviários e 21 terrestres), cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos e 33 navios, a Transpetro é a maior subsidiária da Petrobras. A empresa é a maior companhia de logística multimodal de petróleo e derivados da América Latina.

Transpetro presta serviços a distribuidoras, à indústria petroquímica e demais empresas do setor de óleo e gás. A carteira da subsidiária da Petrobras conta com mais de 160 clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2024

GYROMARSAT FECHA PARCERIA COM A EMPRESA ALEMÃ ANSCHUTZ

Por Lorena Parrilha Teixeira Especial Navalshore 22/08/2024 - 08:25

A Gyromarsat anunciou durante a Navalshore um acordo de representação para todo território nacional com a empresa alemã Anschutz, conhecida por fornecer a Gyrocompass equipamentos de defesa para o setor naval. A partir deste contrato, a Gyromarsat passará a vender os produtos de

navegação da Anschutz com estoques no Rio de Janeiro e em Miami, além de manter um estoque de equipamentos e peças para reposição de sistemas de navegação.



Divulgação Gyromarsat

O acordo abrange a comercialização de sistemas como o IBS - Integrated Bridge System SYNOPSIS e a tradicional Gyrocompass Standard 22 NX. A Gyromarsat fornecerá suporte 24 horas para os produtos Anschutz, destacando, segundo a empresa, a importância da parceria em fortalecer a assistência pós-venda aos clientes Anschutz e Gyromarsat.

Segundo Wanderson Taveira, CEO da Gyromarsat, o investimento neste contrato oficializa e reflete décadas de experiência com os produtos da Anschutz:

"Isso é algo muito importante porque o fundador da empresa, meu pai, foi Gerente Técnico da distribuidora da Anschutz na década de 70 e a partir daí fundou a Gyromar, origem do grupo, há 48 anos. Isso é particularmente significativo para mim. Não mediremos esforços para prover o melhor suporte 24/7 e nossa força de vendas para os produtos da Anschutz no território brasileiro."

De acordo com Ioannis Papaefthymiou, Diretor-Geral da Anschutz Panamá, a Anschutz está feliz em trabalhar com a Gyromarsat e esta cooperação tem como objetivo melhorar o apoio com o cliente.

Leandro Pinto, diretor geral da Anschutz do Brasil, acrescentou: "A importância de mantermos nossos contatos próximos com os clientes é fundamental, especialmente em um mercado aquecido e com novas oportunidades surgindo. Desejo bons ventos a essa parceria."

Durante os três dias da Navalshore, a Gyromarsat estará expondo, em seu estande, a linha completa de produtos da Anschutz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2024

GOVERNO REALIZA LEILÕES DE CINCO ÁREAS PORTUÁRIAS

Da Redação Portos e logística 22/08/2024 - 08:25



Divulgação

Hoje, na B3, em São Paulo, o Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), realizou cinco leilões para o arrendamento de áreas portuárias nos estados de Pernambuco, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, com contratos de dez anos e investimentos previstos de aproximadamente R\$ 74 milhões.

O primeiro terminal leiloado foi o REC08, no Porto de Recife, destinado à movimentação de granéis sólidos vegetais, que foi arrematado pela Liquiport Terminal Portuário por R\$ 50 mil, com previsão de investimentos de R\$ 50,9 milhões. Em seguida, o terminal REC09, também no Porto de Recife, focado na movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral, especialmente arroz, foi vencido pela Usina Petribú com uma oferta de R\$ 550 mil e uma estimativa de investimento de R\$ 2,2 milhões. O terceiro terminal leiloado em Recife foi o REC10, destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e cargas gerais, que teve como vencedora a SCS Armazens Gerais, com uma proposta de R\$ 3,6 milhões e previsão de investimentos de R\$ 3 milhões.

No Porto do Rio de Janeiro, o terminal RDJ06, dedicado à armazenagem e movimentação de carga geral líquida, foi arrematado pela Sagres Operações Portuárias por R\$ 50 mil, com uma expectativa de investimentos de R\$ 10,1 milhões. Por fim, o terminal RIG10, localizado no Porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, voltado à movimentação e armazenagem de carga geral, foi vencido pela Iconic Lubrificantes com uma oferta de R\$ 500 mil e uma estimativa de investimento de R\$ 7,8 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/08/2024

CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL ASSINA PROTOCOLOS ESTRATÉGICOS NO SEGUNDO DIA DA NAVALSHORE

Por Lorena Parrilha Teixeira Especial Navalshore 22/08/2024 - 08:25



No segundo dia da Navalshore, o Cluster Tecnológico Naval, representado por seu Diretor-Presidente Walter Lucas da Silva, assinou protocolos que tem como objetivo o fortalecimento de parcerias estratégicas e o desenvolvimento do setor marítimo no Brasil. Durante a tarde, foram oficializadas duas colaborações. A primeira da tarde, o Cluster assinou um Protocolo de Intenções com a Câmara de Comércio e Indústria da Coreia (KOCHAM), representada pelo seu Presidente, Kun Young Yu. Este acordo tem como propósito principal fomentar negócios e fortalecer parcerias entre empresas brasileiras e coreanas, promovendo a troca de conhecimentos e tecnologias, expansão de negócios, e

cooperação em projetos de inovação e sustentabilidade.

O segundo protocolo foi assinado com a Associação Brasileira de Oceanografia (AOCEANO), representada por seu Presidente, Marcelo Sperle. Ao comentar sobre a assinatura, Marcelo Sperle afirmou: "Vimos celebrar essa parceria, um protocolo, entre a Associação Brasileira de Oceanografia e o Cluster Tecnológico Naval. O maior objetivo é, enquanto associação, dar subsídios técnicos e científicos às empresas que compõem o Cluster." Esta parceria busca explorar as sinergias entre as duas organizações, promovendo o desenvolvimento de pesquisas, inovação tecnológica, educação e capacitação no setor marítimo, além de criar um ambiente propício para networking e formação de parcerias estratégicas.

No encerramento do dia, ocorreu o lançamento do Catálogo de Cursos da Economia do Mar pelo Cluster Tecnológico Naval. Este catálogo oferece uma ampla gama de cursos especializados destinados a capacitar profissionais com as mais recentes técnicas e conhecimentos necessários para o futuro da economia

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/08/2024

DPC ESPERA R\$ 40 MILHÕES/ANO PARA APLICAR EM ESCOLAS DE FORMAÇÃO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 22/08/2024 - 08:26



Arquivo/Divulgação

Autoridade marítima estuda utilização de valores anuais extra orçamentários garantidos em lei complementar para investimentos no atual sistema e ampliação de vagas no Ciaga e Ciaba. EBNs defendem que atualização das demandas por marítimos seja constante

A Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC) tem expectativa de poder aplicar R\$ 40 milhões extra orçamentários em melhorias para as demandas identificadas na formação de marítimos em 2024. A expectativa é que, a partir de 2025, o ensino



profissional marítimo passe a contar com R\$ 80 milhões anuais. O diretor de portos e costas, vice-almirante Carlos André Coronha Macedo, disse, nesta quarta-feira (21), que são recursos garantidos por lei complementar LC 200/2020, que passou a valer em 2023.

Macedo destacou que são valores que não competem com orçamento de ministérios e que exigirão esforços da Marinha para serem assegurados anualmente. A DPC reconhece que há espaço para aperfeiçoamento do atual sistema, assim como para os recentes estudos contratados pelos armadores. Na visão da diretoria, os apontamentos da publicação precisam incorporar alguns números que são importantes.

Macedo disse que a autoridade marítima vem trabalhando na atualização curricular e que busca formas de aprimorar o sistema para atender melhor empresas de navegação e trabalhadores. Ele ressaltou que esses recursos serão aplicados principalmente no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro, Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), em Belém (PA). Há uma perspectiva de aumento gradativo das vagas nas escolas, com incremento de 30 vagas para o Ciaga em 2024 e outras 30 em 2025, além de 30 outras no Ciaga a partir de 2025.

Empresas de navegação identificam demanda crescente por marítimos nos segmentos de cabotagem e de apoio marítimo, com alguns relatos de dificuldades de contratação de marítimos brasileiros. Um estudo contratado pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam) indicou uma possível falta de oficiais num horizonte próximo.

As duas entidades sugerem, entre outras propostas, a atualização das demandas a fim de atender às reais necessidades do setor. No radar estão demandas da cadeia de petróleo e gás, o crescimento anual da cabotagem e novas demandas, como a futura logística de suporte a parques eólicos offshore. No apoio marítimo, há uma expectativa de que a frota alcance 500 embarcações até o final do ano, ante cerca de 440 operando em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) atualmente.

De acordo com Syndarma/Abeam, a complexidade de grande parte das embarcações de apoio também mostra que está na hora de atualização de currículos. A vice presidente executiva do Syndarma/Abeam, Lilian Schaefer, também observa a chegada de embarcações de apoio offshore ao mercado brasileiro, o que aumenta a dificuldade de empresas terem em seus quadros quantidade e qualidade suficiente para essas embarcações. "Precisamos de mão de obra para guarnecer nossas embarcações", apontou Lilian.

Para o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, é importante haver uma formação perene e linear para evitar um 'efeito sanfona', de períodos com escassez e outros com sobreoferta de mão de obra. Ele considera que, dependendo dos parâmetros adotados sobre essa questão, os números podem variar, mas há um consenso entre as empresas de que está mais difícil tripular navios. "Não divergimos dos números, precisamos afinar os dados", ponderou Resano. Ele acrescentou que a cabotagem brasileira tem disposição para aumentar o número de navios. Desde outubro de 2023 até agora, foram incorporadas 9 embarcações à frota de empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam na costa brasileira.

O presidente do Sindmar, Carlos Müller, chamou a atenção para o contingenciamento de recursos do Fundo do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) ao longo dos últimos anos. Müller também defendeu que as EBNs assegurem a oferta de vagas suficientes para estágios supervisionados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2024

MIRO ARANTES ASSUME COMO CEO DO ESTALEIRO MAUÁ

Por Danilo Oliveira Indústria naval 22/08/2024 - 08:26



Engenheiro tem como missão dar sequência ao processo de reestruturação do Mauá em busca de novos contratos de construção e atração de novas oportunidades para estaleiros Eisa, Brasa e Cassinú



Arquivo/Divulgação

O Estaleiro Mauá anunciou, na última terça-feira (20), durante a 18ª Navalshore, Miro Arantes para o cargo de CEO do grupo que, além do estaleiro da Ponta D'Areia, em Niterói (RJ), conta com os estaleiros Brasa e Cassinú, além do Eisa, na Baía de Guanabara. Arantes é engenheiro e tem passagem por uma série de estaleiros em sua trajetória, em diferentes ciclos da indústria naval no país. Ele tem como missão dar sequência ao processo de reestruturação do Mauá em busca de novos contratos de

construção, o que ainda depende de geração de demanda e novas oportunidades no setor.

O empresário German Efromovich destacou que Arantes soma experiência com a atual equipe do diretor-presidente, Geraldo Ripoll, que obteve êxito no processo de aprovação do plano de recuperação. "Com o anúncio da chegada de Miro e com nossa equipe, o Mauá vai voltar a ser o que sempre foi e mais ainda", afirmou Efromovich, que é acionista do grupo Synergy, que controla o estaleiro.

Efromovich destacou que a recuperação judicial do estaleiro foi aprovada e aguarda homologação. "Estamos cumprindo as regras com o plano de recuperação judicial apresentado. O Mauá está conseguindo cumprir os compromissos com o plano de recuperação. Foi uma época bastante complicada e difícil para nós", disse o empresário.

O diretor comercial do Mauá, Arialdo Félix, acrescentou que o estaleiro precisou focar na diversificação de atividades, como reparo, fabricação de estruturas subsea, base de apoio logística e que está pronto para a construção de embarcações e de módulos. O Mauá, que antes da crise do setor chegou a contar com cerca de 6 mil trabalhadores, vem se recuperando e já conta com 1.280 colaboradores em seu quadro.

Félix contou que o Mauá está com todos os oito berços lotados, além do dique, que tem serviços contratados já até o final de 2024. O estaleiro da Ponta D'Areia hoje está focado em reparo, construção naval e estruturas metálicas offshore. O Brasa deve manter a vocação para construção de módulos e área de apoio, enquanto o Eisa está se preparando para atuar no desmantelamento de embarcações. Há ainda planos do grupo para o estaleiro Cassinú, na região do Gradim.

"Temos um conjunto de estaleiros Mauá (Eisa, Mauá e Brasa) localizados na Baía de Guanabara em termos de logística e histórico da indústria naval, de coisas feitas aqui, temos condições de oferecer tudo que clientes, nacionais ou estrangeiros precisam", disse Efromovich.

Arantes destacou que será usada a marca 'Estaleiro Mauá', que é muito forte e tem tradição no setor. Em relação à licitação da Transpetro para construção de quatro navios classe Handy, ele disse que o momento é de precificação do navio. Ele disse que o estaleiro mantém conversas com potenciais parcerias tecnológicas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/08/2024





INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 083/2024
Página 50 de 50
Data: 22/08/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

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

Fonte : InforMS
Data: 22/08/2024