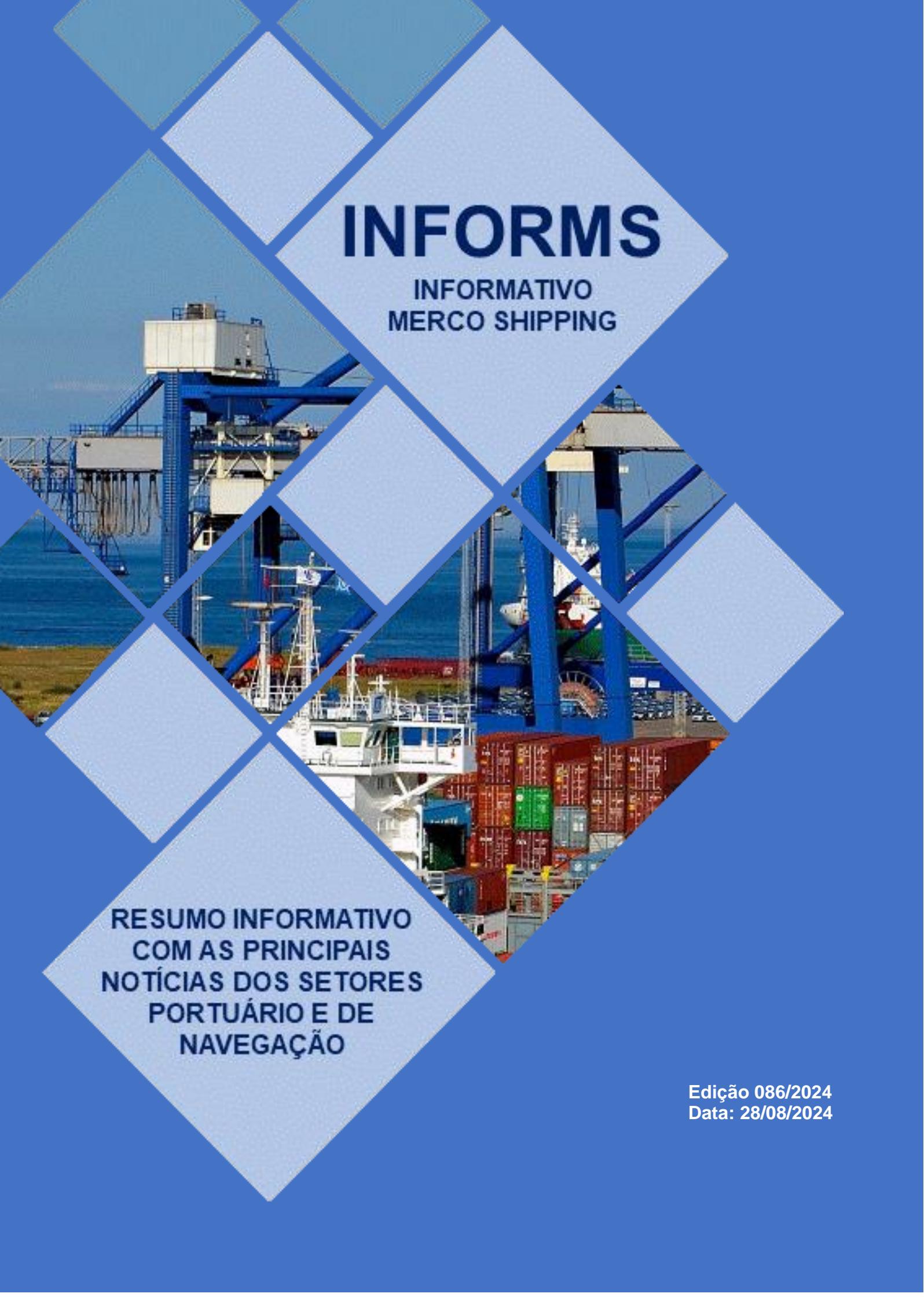


# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 086/2024  
Data: 28/08/2024



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
SETOR PORTUÁRIO PRECISA ACELERAR MEDIDAS PARA REDUZIR EMISSÕES.....	4
TARIFAS MENORES PODEM INCENTIVAR NAVIOS VERDES.....	5
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>6</b>
NATVILLE INVESTIRÁ R\$ 500 MILHÕES EM QUATRO NOVAS INDUSTRIAS NO NORDESTE.....	6
AGRÍCOLA FAMOSA FAZ DO PORTO DE NATAL BASE EXPORTADORA DE FRUTAS PARA A EUROPA.....	8
NORDESTE TEM 18 BILIONÁRIOS E METADE DELES É DO CEARÁ, SEGUNDO A FORBES.....	9
FÓRUM NORDESTE REÚNE LÍDERES PARA DEBATER TRANSIÇÃO ENERGÉTICA.....	11
NOVO TERMINAL DO AEROPORTO DE NORONHA CUSTARÁ R\$ 57 MI E SERÁ ENTREGUE EM 2026.....	12
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>14</b>
AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO ASSINA PORTARIA QUE REGULAMENTA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA A INFRAESTRUTURA.....	14
AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA 25ª CONFERÊNCIA ANUAL SANTANDER.....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>15</b>
FERROVIAS - “AS FERROVIAS TRANSPORTAM PRODUTOS A UM CUSTO MAIS BAIXO E SÃO MENOS POLUENTES”, DIZ SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO, LEONARDO RIBEIRO.....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>16</b>
EDITORIAL – O NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE FERNANDO DE NORONHA.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
THC2.....	17
Brasil-Portugal 1.....	17
Brasil-Portugal 2.....	17
Combate ao fogo 1.....	18
Combate ao fogo 2.....	18
NACIONAL - SANTA CATARINA DAY É MARCADO POR ASSINATURA DE ACORDOS.....	18
NACIONAL - SUSTENTABILIDADE: UM TEMA ESSENCIAL PARA TODOS OS SETORES.....	19
PROGRAMAÇÃO SUSTENTA EXPORT   EDIÇÃO FERNANDO DE NORONHA.....	21
NACIONAL - PROJETO DE NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE NORONHA É CONCLUÍDO.....	22
NACIONAL - IBGE ATUALIZA LIMITE LESTE DO SISTEMA COSTEIRO-MARINHO ADEQUADO À AMAZÔNIA AZUL.....	23
REGIÃO NORDESTE – PORTO DE NATAL ESMA ALTA DE 36% NA EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DA SAFRA 2024/2025.....	24
REGIÃO NORDESTE - PAULO HENRIQUE MACEDO ASSUME A PRESIDÊNCIA INTERINA DA CODERN.....	25
PORTO DE SANTOS - APS CONVOCA CANDIDATOS PARA HETEROIDENTIFICAÇÃO E TESTE DE APTIDÃO.....	26
NACIONAL - MINISTRO ASSINA PORTARIA QUE REGULAMENTA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA A INFRAESTRUTURA.....	27
REGIÃO SUDESTE - BR-381 EM MG VAI A LEILÃO NESTA QUINTA-FEIRA.....	27
PORTO DE SANTOS - ANTAQ APROVA DOCUMENTOS PARA LICITAÇÃO DO STS08.....	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CHINA NA AMÉRICA LATINA: IMPLICAÇÕES NA INFRAESTRUTURA SUL-AMERICANA... ..	29
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>30</b>
ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E NOS INVESTIMENTOS: PRINCIPAIS MODOS DE TRANSPORTES REGISTRAM ALTA NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024.....	30
TERMINAL DA DP WORLD, EM SANTOS, RECEBE SELO OURO DO PROGRAMA GHG PROTOCOL.....	31
EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PAULISTA ATINGEM US\$ 16,83 BILHÕES.....	31
CONFIRMA O CRONOGRAMA SEMANAL DE OBRAS DAS PRINCIPAIS RODOVIAS CONCEDIDAS DE SÃO PAULO.....	32
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>35</b>
GOVERNO PREVÊ ECONOMIZAR R\$ 10,5 BILHÕES NO INSS E R\$ 6,4 BILHÕES NO BPC EM 2025; VEJA A LISTA.....	35
CAMPOS NETO DIZ QUE PRÉVIA DA INFLAÇÃO VEIO MELHOR QUE ESPERADO, MAS AINDA NÃO TRAZ 'CONFORTO'.....	38
HADDAD ANUNCIA INDICAÇÃO DE GABRIEL GALÍPOLO COMO PRÓXIMO PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL, NO LUGAR DE ROBERTO CAMPOS NETO.....	39
STJ PROÍBE COBRANÇA CONSIDERADA ILEGAL NOS PORTOS APÓS 24 ANOS DE DISPUTAS BILIONÁRIAS.....	40
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>41</b>
GOVERNO ARTICULA COM SENADO PARA QUE SABATINA DE GALÍPOLO SEJA NA PRÓXIMA TERÇA.....	41
QUEM É GABRIEL GALÍPOLO, ECONOMISTA INDICADO POR LULA PARA SER PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL.....	42
PETROBRAS: DECRETO DO GOVERNO QUE MUDA REGULAÇÃO DO GÁS NÃO ATRAPALHA ESTATAL, DIZ MAGDA.....	44
‘PACOTE DO GÁS É AVANÇO E POLÍTICA NECESSÁRIA EM SETOR ESTRATÉGICO’, DIZ PRESIDENTE DA ABRACE.....	45



DECRETO DO GÁS É RETROCESSO, DIZ EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS JOSÉ MAURO COELHO .....	46
GOVERNO ADIA INVESTIMENTO EM NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS E ESTUDA ALTERNATIVAS PARA PROJETO .....	47
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>49</b>
ANAC APROVA R\$ 425 MILHÕES PARA RECONSTRUÇÃO DO AEROPORTO DO RIO GRANDE DO SUL .....	49
COBRANÇA EXTRA NOS PORTOS É IRREGULAR, DECIDE STJ .....	50
LEILÃO DA 'RODOVIA DA MORTE' ATRAI OPPORTUNITY E 4UM .....	50
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>53</b>
ARTIGO - AS INVERDADES DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL – O GOVERNO DE SC PREFERE A OMISSÃO COM O AGRONEGÓCIO.....	53
COM AQUECIMENTO DO OFFSHORE E EDITAL DA TRANSPETRO, INDÚSTRIA NAVAL COMEÇA A SE MOBILIZAR POR CICLO DE ENCOMENDAS.....	54
ENTIDADES APRESENTAM PROPOSTAS AO GOVERNO COM O OBJETIVO DE AUMENTAR A PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA LOCAL.....	58
TRANSFORMAÇÕES NO TRANSPORTE MARÍTIMO TRAZEM NOVAS EXIGÊNCIAS E ESPECIFICAÇÕES PARA INDÚSTRIA EM TODO CICLO .....	61
POSSIBILIDADE DE ENCOMENDAS LOCAIS EXIGIRÁ EFICIÊNCIA DE ESTALEIROS E TRAZ NOVOS DESAFIOS PARA INDÚSTRIA NAVAL.....	66
AGENTES VEEM DEMANDA IMPORTANTE, MAS VIABILIDADE DA REGASEIFICAÇÃO POR FSRU PASSA POR DESENVOLVIMENTO DO MERCADO DE GÁS .....	73
INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA LEVAM OTIMISMO ÀS EMPRESAS QUE MOVIMENTAM CARGA DE PROJETO, COM SEGMENTO DE ENERGIA À FRENTE .....	79
PARTICIPANTES DO ECOBRASIL ALERTAM PARA NECESSIDADE DE CELERIDADE NA ESCOLHA DE POLÍTICAS IMPORTANTES PARA TRANSIÇÃO .....	83
PRODUTOS E SERVIÇOS 742.....	86
DEPRECIÇÃO ACELERADA PARA NTS TERÁ R\$ 1,6 BILHÃO DE RENÚNCIA FISCAL .....	90
PETROBRAS E TGS ASSINAM MEMORANDO PARA DESENVOLVIMENTO EM PESQUISA CIENTÍFICA.....	91
ZPE CEARÁ: O FUTURO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PASSA POR AQUI.....	91
PATRICIA MURICY.....	92
MPOR AMPLIOU OLHAR PARA EFEITOS DE ESTIAGEM NO TAPAJÓS E PARAGUAI .....	92
BUNKER ONE INICIA OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS EM SEPETIBA .....	93
NOVO NAVIO DA LOG-IN PASSA A INTEGRAR SERVIÇOS DE CABOTAGEM E MERCOSUL.....	94
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>94</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	94



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## SETOR PORTUÁRIO PRECISA ACELERAR MEDIDAS PARA REDUZIR EMISSÕES

Especialistas ressaltam importância de rapidez nas iniciativas envolvendo descarbonização de portos no País

Por Ted Sartori



*Navios movidos a energia limpa precisam de estruturas adequadas para abastecimento, o que ainda não é realidade nos terminais do Brasil (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)*

Avançar com mais rapidez nas iniciativas envolvendo portos e navios verdes, que possuem estrutura de matriz energética focada na redução de emissões de gases do efeito estufa, é visto como fundamental para o Brasil, segundo especialistas na área ouvidos por A Tribuna.

A criação do Comitê Interministerial de Sustentabilidade, Mudança do Clima e Territórios (Cosust), formado pelos ministérios dos Transportes (MT) e de Portos e Aeroportos (MPor), no mês passado, pode colaborar para que esse processo aconteça, desde que as competências do órgão sejam claras e amplas, avaliam os profissionais do setor entrevistados.

"Avançamos, mas há um longo caminho pela frente. O Cosust poderá ser importante na consolidação dos planos dos diferentes modais, e na priorização dessas medidas relevantes para o caso dos portos", diagnostica Gesner Oliveira, economista sócio da GO Associados e professor da FGV, onde coordena o Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais.

O objetivo do Cosust é monitorar e garantir a implementação das Diretrizes de Sustentabilidade do MT e do MPor. Ele será responsável por tratar de matérias relacionadas ao desenvolvimento de infraestrutura de transportes sustentável e resiliente, procedimentos de licenciamento e regularização ambiental, execução e gestão de programas, incluindo medidas compensatórias e mitigatórias ambientais e de mudança do clima, gestão das faixas e áreas de domínio público, e procedimentos de deslocamento compulsório de populações.

"A iniciativa parece boa, mas é fato que ainda não está clara a real contribuição do Cosust e seu efetivo poder em induzir os portos a melhor se prepararem para receber navios verdes", observa Oliveira. "Considerando que apenas os maiores portos estão na vanguarda dessas tecnologias e incentivos, ainda há tempo do Brasil se desenvolver e até – por que não – estar em patamares iguais a esses principais portos. Para que isso ocorra, é necessário o alinhamento de interesses entre Governo, portos e armadores", emenda.

### Caminhar além

Diretora Executiva do Instituto E+ Transição Energética, Rosana Santos acredita que o tema tenha de ir além do combustível verde. A ideia, segundo ela, é também transformar a infraestrutura para ser facilitadora da economia industrial verde, permitindo a formação de hubs (pontos centrais onde diversos elementos se convergem ou se interconectam) industriais de manufaturados e produtos e baixo carbono.

"Além de se fixar em combustíveis avançados verdes, o olhar de sustentabilidade também tem que ser visto como desenvolvimento econômico verde. A importância dessa iniciativa, principalmente caso incorporado esse meu comentário, é de suma importância, pois traz esses setores para o ambiente de ações climáticas. E isso é inédito", afirma.

O MPor, em nota, diz que a preparação dos portos para a mudança do clima é um dos temas estratégicos do Governo Federal. “Tem sido discutida a viabilização de estudos transversais envolvendo rotas de produção de energias limpas e outras ações de descarbonização. A expectativa é que esses estudos aconteçam com eventuais parceiros internacionais, o que trará aos portos uma nova função de hubs de energia limpa”.

### Tentativa

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, esteve em Brasília, em novembro do ano passado, com a ministra da Ciência e Tecnologia, Luciana Santos. O motivo do encontro foi solicitar o apoio da pasta ao projeto de produção de hidrogênio verde no Porto de Santos.

Pomini informou à ministra que, a partir de instalação de um eletrolisador junto à Usina de Itatinga, a APS teria condições de produzir o hidrogênio verde com a água abundante que tem à disposição, depois armazená-lo e transportá-lo por vários modais, inclusive dutos, até os consumidores que seriam os terminais portuários, navios acostados no cais, além de empresas, indústrias e moradias da região.

Pomini acrescentou que, com a produção de hidrogênio verde, uma das iniciativas é a eletrificação do cais, permitindo que os navios atracados deixem de usar, no Porto, combustível fóssil. Até hoje, porém, não houve avanço.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/08/2024*

## TARIFAS MENORES PODEM INCENTIVAR NAVIOS VERDES

É um dos caminhos para que os armadores façam investimentos em novas embarcações

*Por Ted Sartori*



***Cais santista reduziu tarifas cobradas dos chamados navios com baixa emissão e usa uma pontuação (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)***

É preciso criar caminhos para incentivar o uso de navios verdes por parte dos armadores, como a redução de tarifas nos portos. Essa é a opinião do economista sócio da GO Associados e professor da FGV, onde coordena o Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais, Gesner Oliveira.

O cais santista tem uma iniciativa. Por meio da Portaria Dipre nº 208, de 1 de dezembro de 2023, a Autoridade Portuária de Santos (APS) reduziu tarifas cobradas dos chamados navios verdes, com cadastro e pontuação/score positivo no Índice Ambiental de Navios (ESI, sigla em inglês). Os descontos também beneficiam os navios que navegam com frequência pela costa brasileira (cabotagem) e os de passageiros, como forma de incentivar o turismo.

“Os critérios que incentivam os navios verdes são baseados num score do índice da ESI, que pontua as embarcações com notas de zero a 100, a partir da análise do uso de tecnologias para sistemas ou combustíveis que permitam a redução de emissão do óxido de nitrogênio (NOX) e óxido de enxofre (SOX) para além dos limites regulamentares exigidos”, explica, em nota.

Assim, de acordo com a APS, o desconto tarifário será de 15% quando o score se situar entre 71 e 100 pontos; de 10% entre 51 e 70 pontos; de 5% entre 31 e 50 pontos e os situados entre zero a 30 não terão a redução.

Já para incentivar a navegação de cabotagem, a tabela aprovada valoriza o número de frequência nos portos nacionais cujo percentual de desconto aumenta quanto mais os navios utilizam os



serviços portuário do Brasil. No caso dos navios de cruzeiros, a tabela de descontos prestigia os transatlânticos com maior número de passageiros, pois estimula a geração de empregos no País.

Nos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, há outro tipo de medida que beneficia essas embarcações: a atracação prioritária, em que se concede berços preferenciais, independentemente da ordem cronológica de chegada. A ideia é fidelizar navios sustentáveis no complexo portuário.

### Portos precisam de infraestrutura mínima

A criação de mecanismos e a priorização e investimentos na disponibilização da infraestrutura necessária para que os chamados navios verdes consigam operar no Brasil foi lembrada por Gesner Oliveira, economista sócio da GO Associados e professor da FGV, onde coordena o Centro de Estudos de Infraestrutura e Soluções Ambientais. Ele citou um exemplo do que poderia ser realizado: disponibilizar combustíveis verdes (hidrogênio, metanol, biodiesel e outros) nos portos, para que as embarcações possam ser abastecidas.

“O Brasil é reconhecido pelo seu domínio da tecnologia de biocombustíveis e por sua matriz elétrica com alta participação de fontes renováveis, o que facilita a produção, por exemplo, de hidrogênio verde”, diz o professor.

Contudo, prossegue o especialista, a Marinha Mercante nacional ainda carece de embarcações movidas a combustíveis verdes, o que impede que o País usufrua dessas vantagens.

“É necessário tanto a construção de novas embarcações quanto a modernização das existentes. Nesse sentido, em janeiro deste ano, o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) criou o programa BNDES Azul, que visa a amparar os armadores na modernização e construção de embarcações, sendo esse um suporte necessário ao setor”, comenta.

### Diagnóstico

Em nota, o Ministério de Portos e Aeroportos informa que a Secretaria Nacional de Portos (SNP) discute o diagnóstico feito sobre a situação dos terminais portuários envolvendo sustentabilidade para a consolidação dos dados, bem como diretrizes para a composição de uma agenda envolvendo o tema e caminhos para reposicionamento internacional dos portos junto aos corredores verdes.

“Cabe destacar a valorização da relação cidade e porto e da implementação da Agenda 2030 como estratégias associadas às ações de mudança do clima. Os investimentos que a SNP está propondo para nova carteira de investimentos governamental consideram também as interações do porto com o território onde está, reforçando para as gestões portuárias a importância dessa temática no planejamento estratégico de unidade portuária”, finaliza.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 28/08/2024



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### NATVILLE INVESTIRÁ R\$ 500 MILHÕES EM QUATRO NOVAS INDUSTRIAS NO NORDESTE

Além de Alagoas, a Natville vai inaugurar mais indústrias em três estados. num estímulo à cadeia do leite na região

Por *Patrícia Raposo* - [patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br](mailto:patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br)

A Natville, laticínio fundado em 1996 na cidade de Glória, em Sergipe, prepara-se para dobrar de tamanho. Com investimentos de R\$ 500 milhões, a empresa vai abrir até 2025 mais quatro indústrias no Nordeste.



**Unidade da Natville em Batalha/Foto: Thiago Sampaio/Agência Alagoas**

Na semana passada, a empresa anunciou o início das obras na cidade de Batalha, em Alagoas. Bahia e Pernambuco também serão contemplados com investimentos numa planta de laticínios pela família comandada pela empresária Janea Maria Mota Santos Dantas.

Uma quarta unidade também está prevista, mas será para diversificar a produção, agregando mais dois produtos ao portfólio: nutrição animal e flocos de milho. “Agora vamos vender cuscuz com leite”, brinca Flávio Dantas, diretor-geral da Natville e filho de Janea. A mesma matéria-prima, o milho, será usada nas duas linhas produção da nova unidade, que deve entrar em operação em 2025, em Sergipe.

Com os novos laticínios, a Natville vai elevar a produção de 900 mil litros dia para 1,5 milhão de litros. A entrada em operação dessas fabricas abrirá duas mil vagas de trabalho na região, sem falar nos novos contratos com fornecedores desses estados.

A unidade alagoana fica na cidade de Batalha. O governador de Alagoas, Paulo Dantas, concedeu incentivo locacional à fábrica de laticínios, dentro do Programa de Desenvolvimento Integrado do Estado (Prodesin). O terreno de seis hectares para implantação da fábrica foi doado em agosto do ano passado. O governo também destinou uma área vizinha para a instalação de um polo industrial que atenderá aos produtores de leite, o que deve atrair novas empresas do setor para a região.

Alagoas se tornou um destino atrativo para empresas do setor porque o estado tem adotado medidas tributárias de estímulo, como a isenção do ICMS na cadeia do leite. No estado a empresa prevê beneficiar aproximadamente 300 mil litros de leite por dia, além de projetar um faturamento anual de R\$ 1 bilhão. Um dos aspectos relevantes desse investimento é o acréscimo de R\$ 0,20 no preço do litro de leite pago ao produtor. “É um ganho significativo para os criadores”, comenta Flávio Dantas.

### **Outros estados**

Na Bahia, porém, o incentivo é mais burocrático, já que o estado adota como pratica renovar anualmente a isenção do crédito presumido. Naquele estado, a Natville optou por comprar a fábrica de um antigo concorrente que entrou em recuperação judicial. A burocracia do processo, porém, atrasou o início das operações em quase quatro anos. “Acreditamos que a operação de Batalha vai começar ainda em 2024”, avalia Flávio Dantas.

Em Pernambuco, onde a isenção alcança até produtos artesanais, a competitividade fica mais acirrada. No entanto, o estado tem uma localização estratégica para empresa na distribuição de seus produtos, já que o estado fica mais centralizado geograficamente no Nordeste.

A unidade de beneficiamento de leite projetada para Pernambuco conta com capacidade de processamento para mais de 200.000 litros de leite por dia e deve gerar quase 100 empregos diretos, realizando a coleta em mais de 600 produtores e colaborando de forma direta. “Vamos colaborar para o desenvolvimento da cadeia produtiva de leite do Estado de Pernambuco. Inicialmente, a intenção é produzir itens de linha UHT, que serão comercializados principalmente nos Estados do Norte, Nordeste e Sudeste”, diz Dantas.

### **História da Natville**

A empresa foi fundada em 16 de julho de 1996 pela empresária Janea Maria Mota Santos Dantas e o esposo Valderício Souza Dantas. Nativos de Nossa Senhora da Glória (SE), eles criaram a empresa a partir da produção de mussarela com 400 litros de leite que recebiam diariamente do sogro de Janea.

Quase 28 anos depois, a empresa coleta aproximadamente 900.000 litros de leite todos os dias, abrangendo quase 2.000 produtores, gerando empregos indiretos para mais de 20.000 pessoas em propriedades rurais e comércios dos estados de Sergipe, Alagoas e Bahia. Gerando mais de 900 empregos diretos, nos municípios sergipanos de Nossa Senhora da Glória e Canindé de São Francisco, e em União dos Palmares no estado de Alagoas, a NATVILLE produz mais de 30 produtos, tais como: bebidas lácteas, queijo mussarela, queijo de coalho, queijo prato, requeijões cremosos, manteigas, leite UHT, soros de leite, dentre outros. Os produtos são comercializados em todo o Brasil por atacadista, redes comerciais, pizzarias, hotéis, indústria alimentícia e varejistas.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 28/08/2024**

## AGRÍCOLA FAMOSA FAZ DO PORTO DE NATAL BASE EXPORTADORA DE FRUTAS PARA A EUROPA

Até fevereiro de 2025, maior exportadora de frutas do país vai utilizar terminal potiguar para enviar semanalmente seis mil toneladas para Roterdã, na Holanda

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**

No próximo sábado (31), um navio frigorífico parte de Natal levando para a Europa uma carga de melões, melancias, mangas e mamões produzidos pela Agrícola Famosa. O Wild Peony, da armadora cipriota Cool Carriers, será o primeiro de uma escala semana que vai transportar seis mil toneladas de frutas para o Porto de Roterdã, na Holanda, graças a uma parceria público-privada que restabeleceu o terminal administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) como polo exportador potiguar.



**Foto: Codern/Divulgação**

Maior exportadora de frutas do país, com 30 mil hectares de fazendas em dois estados do Nordeste (CE e RN) e produção de 200 mil toneladas por safra, a Agrícola Famosa decidiu investir mais de R\$ 40 milhões no Porto de Natal para ganhar tempo no envio de sua preciosa carga para os consumidores europeus. O dinheiro foi usado na construção de uma estrutura de transferência rápida de contêineres, chamada de cross-docking (R\$ 500 mil), em empilhadeiras e transpaleteiras elétricas (10 milhões) e em carretas refrigeradas (R\$ 30 milhões).

O planejado é que um navio da Cool Carriers seja carregado por semana no Porto de Natal. As frutas da Agrícola Famosa deverão vir principalmente das propriedades da empresa no Rio Grande do Norte (nas cidades de Mossoró, Baraúna, Apodi e Tibau) em 200 carretas que representam 4.500 pallets e 50 contêineres. O Wild Peony é apenas um dos 40 navios da frota da Cool Carriers, empresa com sede no Chipre e atualmente a maior operadora de embarcações frigoríficas do mundo, com escritórios no Chile, Estados Unidos, África do Sul e Suécia.

A expectativa é de que 50% das frutas produzidas no RN sejam exportadas pelo Porto de Natal. Na safra anterior, o percentual de embarques no terminal marítimo potiguar não chegou a 30%. A operação com navios fretados prossegue até fevereiro de 2025.

Na safra atual, a Agrícola Famosa pretende expandir a sua presença internacional. Com mercados já estabelecidos na Holanda, Alemanha, Itália, Espanha e no Reino Unido, a empresa visa ampliar as exportações para Dubai, Catar, Arábia Saudita, França, Singapura, Rússia, Lituânia, Estados Unidos e Canadá.



**A empresa Agrícola Famosa investiu no Porto de Natal para poder exportar mais rapidamente suas frutas, com contrapartidas dos governos estadual e federal, como informou a governadora Fátima Bezerra. Foto: Governo RN/InstagramFoto: Codern/Divulgação**

### **Da colheita ao embarque, frutas mais frescas**

“Para nós, o Porto de Natal é mais próximo de nossas fazendas, permite o embarque da fruta colhida no dia anterior e a entrega na Espanha, por exemplo, no prazo de seis dias”, explicou o representante da Agrícola Famosa, Ítalo Helbert. Listada na 94ª posição da Forbes Agro100 em 2022, a empresa, fundada em

1995 em Mossoró, é hoje a maior exportadora de frutas frescas do país e tem como diferencial logístico a proximidade com os portos de Natal (RN), Mucuripe (CE) e Pecém (CE), pontos de escoamento marítimo mais próximos do continente europeu. No ano passado, a sua receita se aproximou de R\$ 1,5 bilhão.

A retomada das atividades e aumento da exportação do terminal potiguar acontece mais de um ano após a CMA CGM, empresa francesa, deixar de operar no local devido as limitações da estrutura existente. Essa saída representou uma queda de 60% das ações do ancoradouro e gerou um prejuízo de R\$ 5 milhões, segundo a Codern.

Com a volta das grandes movimentações, a companhia pretende também disputar o embarque das frutas produzidas no Vale do São Francisco, em Petrolina e na Bahia. “O Porto de Natal se localiza como o mais próximo da Europa, e, portanto, representa menor tempo de deslocamento e custo para as exportações”, destacou o diretor técnico e comercial da Codern, Fábio Henrique.

Em visita ao porto nesta semana, quando aconteceu a chegada do Wild Peony, a governadora do RN, Fátima Bezerra, afirmou que haverá mais investimentos no terminal via Governo Federal. De acordo com ela, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, confirmou a liberação de R\$ 60 milhões para dragagem do canal do Rio Potengi, melhorando o acesso ao Porto de Natal, e mais R\$ 10 milhões para recuperação das defensas na Ponte Newton Navarro. Os recursos para as defensas devem chegar ainda em 2024, enquanto a dragagem está programada para 2025.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 28/08/2024**

## **NORDESTE TEM 18 BILIONÁRIOS E METADE DELES É DO CEARÁ, SEGUNDO A FORBES**

De acordo com lista divulgada por revista, o Brasil tem 240 bilionários. Na região, o Maranhã é o segundo com maior número de representantes

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**

O Ceará abriga a metade de todos os possuidores de fortunas acima de R\$ 1 bilhão do Nordeste, segundo ranking divulgado pela Revista Forbes sobre os 240 bilionários do país. Dos 18 representantes da região, 9 são cearenses, com Mário Araripe sendo apontado como o mais rico de todos. Fundador da Troller e controlador da Casa dos Ventos, gigante das energias renováveis, ele tem patrimônio próximo dos R\$ 16 bilhões, ocupando a 22ª posição nacional.

O segundo bilionário mais endinheirado do Nordeste também é cearense. É o dono do Grupo Hapvida, Cândido Pinheiro, que tem R\$ 13,8 bilhões e superou o representante maranhense Ilson Mateus Rodrigues, fundador do varejista Grupo Mateus, que aparece em terceiro com R\$ 6,38 bilhões. O controlador do maior grupo de saúde do país teve a fortuna aumentada em 150% em apenas um ano. Em 2023, possuía “apenas” R\$ 5,5 bilhões.

O Maranhão é o segundo com mais bilionários do Nordeste, com quatro representantes. Vêm inclusive do Grupo Mateus os outros três da lista. Maria Barros Pinheiro, Denilson Pinheiro Rodrigues

e Ilson Mateus Rodrigues Júnior são, respectivamente, a segunda, terceira e quarta pessoas mais ricas do Estado.



Os 18 bilionários do Nordeste segundo a revista Forbes 2024. Arte: ME

Pernambuco e Bahia têm dois cada, enquanto a Paraíba mantém somente uma pessoa com fortuna acima de R\$ 1 bilhão. Somados, o patrimônio das 18 pessoas bilionárias do Nordeste chega em R\$ 68,13 bilhões.

### Os bilionários regionais em destaque na Forbes

De Pernambuco, os bilionários listados são Flávio Gurgel Rocha, com R\$ 2,77 bilhões decorrentes do Grupo Guararapes/Riachuelo, e Antônio Augusto de Queiroz Galvão, com R\$ 1,48 bilhão e vinculado ao Grupo Queiroz Galvão.

O representante da Paraíba tem sua base de negócios em Pernambuco: José Janguê Bezerra Diniz, dono do Grupo Ser Educacional, é o 9º no ranking nordestino com R\$ 2,5 bilhões.

Já a Bahia tem dois integrantes de um mesmo grupo, o GPS, como 15º e 16º lugares do ranking regional: José Caetano Paula de Lacerda (R\$ 1,66 bilhão) e Carlos Nascimento Pedreira Filho (R\$ 1,57 bilhão).

Chama a atenção na lista regional a ascensão de mais um cearense, José Roberto Nogueira, fundador da Brisanet que é o 18º com patrimônio estimado em R\$ 1,47 bilhão. O empresário desenvolveu uma solução para vender internet via rádio e hoje comanda uma das maiores operadoras de telecom do país.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 28/08/2024*

## FÓRUM NORDESTE REÚNE LÍDERES PARA DEBATER TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Evento do Grupo EQM será realizado pela 13ª vez. Fórum Nordeste 2024 terá personalidades de governos, de empresas e da academia debatendo novos negócios e oportunidades em um mundo em transição

Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)



*Eduardo Monteiro, empresário à frente do Fórum Nordeste/Foto: Arthur Mota/ Folha de Pernambuco*

Uma semana depois de aprovada a Política Nacional de Transição Energética (PNTE), o Fórum Nordeste 2024 vai debater descarbonização da economia, biocombustíveis e outros temas relacionados à transição energética, inovação em bioenergia e os novos negócios nesta área. O evento reunirá, na próxima segunda-feira (dia 2), os principais protagonistas do setor sucroenergético do país e contará com a participação de convidados que dominam os

assuntos. Destaque para temas atuais, como a reforma tributária, os rumos da economia de baixo carbono e estratégias da indústria automobilística.

O Fórum Nordeste 2024 que está em sua 13ª edição, é uma realização do Grupo EQM, presidido pelo empresário do setor sucroenergético Eduardo Monteiro, e contará com seis painéis que reúnem palestrantes e mediadores especializados em temas relevantes para a economia do setor. As palestras vão tratar da reforma tributária no ambiente de negócios; estratégias de descarbonização e o desenvolvimento local; eletrificação da economia e mercado livre; o potencial do Brasil na transição energética; o gás como agente da transição energética; e os avanços da economia de baixo carbono.

A edição 2024 do Fórum Nordeste terá cinco painéis com temas para os quais o setor se debruça com atenção: a reforma tributária no ambiente de negócios; estratégias de descarbonização e o desenvolvimento local; o potencial da transição energética; os avanços da economia de baixo carbono; e, o gás como agente da transição energética.

### Temas do Fórum Nordeste 2024

O primeiro painel terá uma palestra de Bernardo Appy, secretário extraordinário para a Reforma Tributária no Ministério da Fazenda. O mediador será o presidente do Sindaçúcar de Pernambuco, Renato Cunha; com participação do CEO da União da Indústria da Cana e da Bioenergia (Unica), Evandro Gussi; o presidente da Bioenergia Brasil, Mário Campos; e o presidente do conselho de administração da Copersucar, Luís Roberto Pogetti.

“Estratégias de descarbonização e desenvolvimento local” é o título da palestra no segundo painel, que contará com a visão de João Irineu Medeiros, vice-presidente de Assuntos Regulatórios da Stellantis. O mediador será o líder agroindustrial e industrial de Goiás, André Luiz Baptista Lins Rocha; com a participação do presidente do Sindalcool Paraíba, Edmundo Coelho Barbosa; e do secretário nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério das Minas e Energia, Pietro Adamo Mendes.



O terceiro painel tratará da “Eletrificação da economia e mercado livre: descarbonização com redução de custos da cadeia produtiva”, por Phyllipe Pinheiro Morais, gerente do departamento de Soluções Verdes Industriais da Neoenergia. A mediação ficará com a diretora comercial da Neoenergia, Rita Knop; com a participação do senador por Pernambuco, Fernando Dueire; e da secretária de Meio Ambiente, Sustentabilidade e de Fernando de Noronha, Ana Luiza Ferreira.

*Fórum Nordeste 2023 reuniu diversas lideranças no Recife/Foto: ME*

Entre os painéis baseados em dados, temos a análise de Plínio Nastari, CEO da Datagro, que falará sobre “O potencial do Brasil na transição energética”. Pedro Robério Nogueira, Presidente Sindaçucar Alagoas, fará a mediação com a participação da diretora da Agroserra Industrial e da FIEMA, Cíntia Cristina Ticianeli; do presidente do Grupo EQM, Eduardo de Queiroz Monteiro; e do presidente executivo da União Nacional de Etanol de Milho, Guilherme Nolasco.

A substituição dos combustíveis é um processo em várias etapas e “O gás natural como agente na transição energética” é o tema da palestra do diretor técnico comercial da Copergás, Roberto Zanella. A mediação do painel será do CEO da Datagro, Plínio Nastari, com as participações do diretor da OnCorp, João Guilherme Matos; do CEO da Geo Biogás & Tech, Alessandro Gardemann, e do presidente executivo da União Nacional de Bioenergia, Antonio Cesar Salibe.

O dia de debates e trocas de ideias será concluído depois do painel sobre “Avanços no Brasil rumo a uma economia de baixo carbono”, com o secretário executivo adjunto do Ministério da Fazenda, Rafael Dubeux, como palestrante. O mediador será o diretor de Inteligência Setorial da Unica, Luciano Rodrigues. Contará com a participação da coordenadora da Rede Brasileira de Bioquerosene e Hidrocarbonetos Sustentáveis para Aviação (RBQAV), doutora Amanda Gondim; e do sócio da Cedes Consultoria, professor Ecio Costa.

O Grupo EQM é controlador das Usinas Utinga, em Alagoas, e Cucaú, em Pernambuco, estado no qual mantém um grupo de comunicação. O presidente do Grupo, Eduardo de Queiroz Monteiro, defende a troca de ideias e experiências, em busca de novas soluções sustentáveis, a partir das suas próprias empresas, que adotam as práticas de políticas de ESG.

### **Serviço:**

Fórum Nordeste 2024

Dia 2 de setembro

No Recife, Pernambuco

Transmissão ao vivo no pelo Canal do YouTube @FolhadePernambuco

O acesso ao evento é exclusivo para convidados e credenciados

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 28/08/2024**

## **NOVO TERMINAL DO AEROPORTO DE NORONHA CUSTARÁ R\$ 57 MI E SERÁ ENTREGUE EM 2026**

Administrado pela Dix Aeroportos, novo terminal de Fernando de Noronha terá sua área ampliada de 1000m<sup>2</sup> para 3300m<sup>2</sup>

**Por Márcio Didier - marcio.didier@movimentoeconomico.com.br**

Um projeto que vai adequar-se à beleza natural do local, mas oferecendo conforto e preservando a sustentabilidade. A proposta do novo terminal de passageiros de Fernando de Noronha contempla esses pilares. A Dix Aeroportos, que administra o terminal aeroportuário da ilha apresentou as imagens de como ficará o novo equipamento.



***O projeto pretende harmonizar o novo terminal do Aeroporto de Noronha com a paisagem da ilha Foto Divulgação***

Previsto para ser concluída em outubro de 2026, a obra custará R\$ 57 milhões e a empresa está trabalhando para finalizar o processo de obtenção das licenças ambientais, com o objetivo de viabilizar o início das obras no menor espaço de tempo possível. “O terminal terá sua área ampliada de 1000m<sup>2</sup> para 3300m<sup>2</sup>, com

capacidade para movimentar 400 mil passageiros por ano de forma sustentável, atendendo de imediato e de forma confortável, aos usuários durante os 25 anos de concessão”, afirmou Manoel Ferreira, diretor da Dix.

Ele destacou também que a empresa está concluindo a ampliação temporária das instalações do terminal existente atualmente em Noronha. “Estamos acrescentando mais 300 metros quadrados a fim de oferecer maior comodidade aos passageiros”, disse.

Instalado em paraíso natural, o Aeroporto de Fernando de Noronha contará com sistema de reuso de água e estrutura de abastecimento por meio de energia solar. O projeto de arquitetura do novo terminal possui conceitos inspirados na ecologia e na sustentabilidade ambiental.

“O projeto foi elaborado com o intuito de integrar-se de forma harmoniosa à paisagem da ilha, enquanto prioriza a sustentabilidade e o conforto dos viajantes”, afirma Fred Moreira, da Moreira Lima Consultoria, responsável pela concepção da nova estação de embarque e desembarque. Segundo ele, serão utilizados materiais leves e de fácil instalação com o objetivo de gerar o mínimo de resíduos possível durante todas as fases de construção e operação.

### **Novo terminal será mais confortável**

Com uma área três vezes maior do que o prédio atual, o novo terminal vai oferecer aos usuários comodidades como amplas áreas de embarque e desembarque, maior número de boxes de check-in, saguão para movimentação de receptivo, bar e restaurante, além de uma ampla sala vip e maior número de pontos comerciais.



***Novo terminal de Fernando de Noronha terá 3.300 m<sup>2</sup>, o que dará mais comodidade aos usuários Foto Divulgação***

O projeto arquitetônico foi apresentado na noite da segunda-feira (26) à governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, pelo diretor da Dix, Manoel Ferreira e pelo arquiteto Fred Moreira.



A governadora Raquel Lyra afirmou que o projeto foi encaminhado para a secretaria de Mobilidade e Infraestrutura para aprovação e que espera, “muito

em breve”, inaugurar o novo terminal. Ela destacou ainda outras ações que serão realizadas pelo governo no arquipélago como as obras da pista do aeroporto, implementação de usina fotovoltaica, requalificação das vias da ilha e implantação do sistema de saneamento.

### **Aeroporto voltará a receber jatos**

Após a conclusão das obras de reestruturação do sistema de pistas que estão sendo realizadas pelo Governo do Estado de Pernambuco, o aeroporto estará apto a receber aeronaves a jato de grande porte, em voos diretos de qualquer localidade do País. Atualmente operam aeronaves bimotor e turboélice de médio porte ATR, operado pelas empresas Azul e Voe Pass.



Recebendo a maior parte dos seus visitantes da região Sudeste, Fernando de Noronha ocupa uma posição de destaque entre os destinos turísticos do Brasil graças às suas praias paradisíacas, águas cristalinas e rica biodiversidade.

“O turismo é de extrema importância para os moradores de Fernando de Noronha, pois é a principal fonte de renda e emprego na ilha. Além disso, a receita gerada pelo turismo também é utilizada para a manutenção e preservação dos locais turísticos e ecossistemas naturais, além de financiar serviços públicos como educação, saúde e infraestrutura”, destacou Manoel Ferreira.

A Dix Aeroportos, que pertence ao grupo Agemar, ganhou a licitação realizada pelo Governo de Pernambuco para administrar o aeroporto por um prazo de 25 anos. A empresa também administra, em consórcio, mais 11 aeroportos no Estado de São Paulo, dentre eles os de São José do Rio Preto, Araçatuba e Presidente Prudente, como também outros dois aeroportos em destinos com apelo ecológico: Belém (PA) e Macapá (AM).

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 28/08/2024*



Portos e Aeroportos

## GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

### AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO ASSINA PORTARIA QUE REGULAMENTA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA A INFRAESTRUTURA

Regulamentação vai permitir que a emissão das debêntures para financiar os investimentos em infraestrutura seja simplificada; assinatura será na sede da Fiesp (SP)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assina, nesta quinta-feira (29), a portaria que regulamenta o Decreto 11.964/2024, que estabelece critérios para emissão de debêntures de infraestrutura. O ato ocorre na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), na capital paulista.

A regulamentação definida pela Portaria vai permitir que a emissão das debêntures para financiar os investimentos em infraestrutura de portos e aeroportos seja realizada sem a necessidade da autorização prévia do Ministério, o que dá celeridade ao processo. Atualmente há uma espera de dois a três meses para essa autorização.

Em julho deste ano, o Ministério abriu consulta pública para atualizar e simplificar as regras de emissão e investimento em debêntures de infraestrutura e debêntures incentivadas dos setores de portos e aeroportos.

As modalidades foram criadas por lei com o intuito de incentivar os investimentos em infraestrutura por meio do mercado de capitais. A atualização das regras busca dar maior transparência aos processos de emissão de dois tipos de valores mobiliários. As debêntures de infraestrutura foram criadas em janeiro deste ano, por meio da Lei 14.801.

#### Credenciamento

Os profissionais de comunicação interessados em realizar a cobertura do evento deverão realizar credenciamento pelo e-mail: [ascom@mpor.gov.br](mailto:ascom@mpor.gov.br). Na mensagem deve constar o nome e o veículo do profissional. O evento não terá transmissão ao vivo.

#### Serviço

O que: Assinatura da portaria que regulamenta o Decreto 11.964/2024

Onde: Fiesp: Av. Paulista, 1313, São Paulo – SP – 15º andar

Quando: Quinta-feira (29/08/24)

Horário: 10h

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF  
Data: 28/08/2024

### AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA 25ª CONFERÊNCIA ANUAL SANTANDER

Evento discutirá as soluções e principais desafios dentro da cadeia logística brasileira

Em São Paulo, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa, nesta quarta-feira (28), da 25ª Conferência Anual Santander. O evento conta com palestras e mesas de debates com empresários e CEOs sobre infraestrutura, tecnologia, inteligência artificial e o mercado brasileiro.

No evento, Silvio Costa Filho participa do painel "Soluções para gargalos logísticos no Brasil", em que serão abordadas as soluções para os principais obstáculos dentro da cadeia logística brasileira e os desafios nas diferentes áreas.

Participam também da conferência o ministro de Transportes, Renan Filho, o CEO da Santos Brasil, Antonio Sepúlveda, e o CEO da VLI, Fábio Marchiori.

Não haverá transmissão online do evento.

#### Serviço

O que: 25ª Conferência Anual Santander

Onde: Grand Hyatt Hotel, São Paulo (Av. das Nações Unidas, nº 13.301, Itaim Bibi)

Quando: 25/08

Horário: 17h

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

Data: 28/08/2024

### GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

#### FERROVIAS - "AS FERROVIAS TRANSPORTAM PRODUTOS A UM CUSTO MAIS BAIXO E SÃO MENOS POLUENTES", DIZ SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO, LEONARDO RIBEIRO

Movimentação de carga escoada pelas ferrovias brasileiras em 2023 teve alta de 6% em comparação com 2022



Evento Brasil nos Trilhos – Sustentabilidade em Movimento, aconteceu nesta terça-feira (27)- Foto: Marcio Ferreira/MT

Como os investimentos na expansão do setor ferroviário de cargas podem impulsionar o desenvolvimento sustentável do Brasil? Esse foi o tema do VIII Brasil nos Trilhos – Sustentabilidade em Movimento, que aconteceu nesta terça-feira (27).

O secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, foi um dos palestrantes. "O setor de ferrovias tem um papel fundamental no contexto da infraestrutura sustentável. É um modal capaz de transportar carga a custo logístico mais baixo, o empresário paga um frete mais barato, ao mesmo tempo em que as locomotivas carregam esses produtos emitindo menos gases poluentes", explicou ele.



Ribeiro acrescenta ainda que a parceria entre o Governo Federal e a iniciativa privada é fundamental para a expansão das ferrovias no país. “Estamos estruturando projetos que levam em conta não só questões econômicas, como também ambientais”, resumiu.

O secretário-executivo da pasta, George Santoro, participou da abertura do evento. “Já temos 8 contratos de concessões ferroviárias em andamento, alguns até prontos, em fase de validação, para iniciarmos uma grande carteira de leilões ferroviários”, afirmou. “E, paralelamente a isso, estamos trabalhando para melhorar as formas de desenvolver locomotivas com biodiesel ou outras soluções que possam emitir menos carbono”, concluiu Santoro.

Participaram também do evento executivos das maiores operadoras ferroviárias do país, além de representantes do Ministério da Fazenda, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

### **Paixão pelos trilhos**

“Quando eu nasci meu pai já era ferroviário. A vida inteira a ferrovia faz parte da minha vida”, conta o inspetor de tração André Luiz Almeida, funcionário da empresa VLI.

Nessa função, ele acompanha a circulação de trens nos pátios ao longo da linha e orienta equipes de maquinistas e operadores de manobras.

André está entre os 66 mil trabalhadores que atuam na indústria ferroviária brasileira, de acordo com a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer). “Acabei de fazer 21 anos no setor e sinto muito orgulho. Sinônimo de trem para mim é a transformação da logística”, ressalta.

Ele trabalha no chamado Corredor Sudeste, que passa pelo Distrito Federal, Goiás, Minas Gerais e vai até o interior de São Paulo. Por ali passam produtos como grãos, açúcar, fertilizantes, fosfato e enxofre.

Para se ter uma dimensão do volume escoado pelas ferrovias brasileiras, a movimentação de cargas transportadas em 2023 registrou uma alta de 6% em comparação com o ano de 2022, cerca de 530,6 milhões de toneladas.

Os dados estão disponíveis no Anuário Estatístico produzido pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística.

Com o Novo PAC, os projetos ferroviários foram elencados como prioridade pelo Governo Federal, e contam com um investimento previsto de R\$94,2 bilhões até 2026.

“O modal ferroviário por si só já é o debate central sobre sustentabilidade e infraestrutura de transportes, seja pela sua capacidade de substituir modais com emissões muito mais expressivas, seja pelas pequenas faixas de desmatamento para implantação, o que impacta menos os territórios”, avalia o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides.

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

*Data: 28/08/2024*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – O NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE FERNANDO DE NORONHA**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A apresentação do projeto arquitetônico do novo terminal aeroportuário de passageiros de Fernando de Noronha (PE) marca um momento histórico para o arquipélago. A iniciativa, que visa ampliar a capacidade e modernizar as instalações do aeroporto, demonstra o compromisso do governo



estadual e da concessionária Dix Aeroportos em promover o desenvolvimento sustentável da ilha e fortalecer seu potencial turístico.

A expansão do terminal, com a ampliação de sua área e a modernização das instalações, permitirá que Fernando de Noronha receba um número maior de visitantes de forma mais confortável e eficiente. A nova infraestrutura proporcionará aos turistas uma experiência mais agradável, desde o momento do desembarque até a partida.

Além dos benefícios para o turismo, a modernização do aeroporto também contribuirá para o desenvolvimento econômico local, gerando empregos e oportunidades de negócios para a população. A melhoria da infraestrutura aeroportuária facilitará o acesso de empresas e investimentos para a ilha, estimulando o crescimento de diversos setores da economia.

A preocupação com a sustentabilidade, presente no projeto do novo terminal, é outro ponto positivo a ser destacado. A utilização de tecnologias limpas e a adoção de práticas sustentáveis demonstram o compromisso do governo e da concessionária em preservar o meio ambiente e garantir a qualidade de vida da população local.

A integração do projeto do novo terminal com outras iniciativas do governo estadual, como a melhoria da infraestrutura viária e a instalação de uma usina fotovoltaica, demonstra uma visão estratégica para o desenvolvimento de Fernando de Noronha. Essas ações em conjunto contribuirão para tornar a ilha um destino turístico ainda mais atrativo e sustentável.

É importante ressaltar que a modernização do aeroporto é apenas um dos passos para o desenvolvimento de Fernando de Noronha. É fundamental que o governo estadual e a iniciativa privada continuem trabalhando em conjunto para promover o desenvolvimento sustentável da ilha, preservando sua beleza natural e garantindo a qualidade de vida de seus habitantes.

Ao investir em infraestrutura, sustentabilidade e turismo, o governo estadual e a concessionária estão contribuindo para o desenvolvimento de uma das mais belas e importantes áreas do Brasil. É fundamental que essa iniciativa seja apoiada por todos os setores da sociedade, para que Fernando de Noronha possa se consolidar ainda mais como um destino turístico de excelência e um modelo de desenvolvimento sustentável.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2024**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

### **THC2**

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) proibiu a cobrança do Terminal Handling Charge 2 (THC2), a taxa para o Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SEE). A decisão foi tomada pela Primeira Turma do STJ nessa terça-feira, dia 27, em resposta à ação iniciada pelo Grupo Marimex, que administra um terminal retroportuário em Santos (SP) e questionava a legalidade dessa cobrança. Tema polêmico, debatido no setor há mais de duas décadas, o THC2 está proibido há dois anos, por determinação do Tribunal de Contas da União.

### **BRASIL-PORTUGAL 1**

O Governo Federal pedirá o aumento no número de voos entre Brasil e Portugal. O pleito será apresentado à direção da TAP pelo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, no próximo mês, quando estará em Lisboa. O ministro também irá tratar sobre a compra pela TAP de aviões da Embraer.

### **BRASIL-PORTUGAL 2**

A TAP já planeja lançar duas novas rotas rumo ao Brasil até ao fim do ano. Uma, com destino a Florianópolis (SC), começará a operar no próximo dia 3 de setembro. A segunda, com início em 4 de

novembro, irá até Manaus (AM). Atualmente, a empresa explora 15 rotas para o Brasil, seu principal mercado internacional.

### COMBATE AO FOGO 1

O ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF), determinou nessa terça-feira, dia 27, que o Governo reforce ao máximo, no prazo de 15 dias, a quantidade de pessoas que atuam no combate ao fogo no Pantanal e na Amazônia. Pela ordem, deve ser mobilizado “todo contingente tecnicamente cabível” de diversos órgãos, incluindo das Forças Armadas, da Polícia Federal (PF), da Polícia Rodoviária Federal (PRF), da Força Nacional, incluindo bombeiros militares que nela atuem, e da Fiscalização Ambiental. “Os equipamentos e materiais necessários devem ser deslocados, ou requisitados, ou contratados emergencialmente”, escreveu Dino.

### COMBATE AO FOGO 2

O ministro frisou “a intensificação de queimadas gravíssimas, inclusive com indícios de origem criminosa” em todo o país, incluindo Pantanal e Amazônia. Ele afirmou que “tais fatos configuram danos irreparáveis”, que contrariam decisão já tomada pelo Supremo para que a União elaborasse um plano de combate às chamas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2024

## NACIONAL - SANTA CATARINA DAY É MARCADO POR ASSINATURA DE ACORDOS

Documentos visam viabilizar dragagem em Itajaí, licitação de obras em Laguna e elaboração de Plano Estadual de Logística e Transporte

Por **YOUSEFE SIPP** [yousefe.sipp@redebenews.com.br](mailto:yousefe.sipp@redebenews.com.br)



A cerimônia de assinatura dos acordos durante o Santa Catarina Day contou com a presença do governador do estado, Jorginho Mello, de parlamentares e outras autoridades

**SEJA NA PRODUÇÃO DE AVES, SUÍNOS, MOTORES ELÉTRICOS, MADEIRA, ENTRE OUTROS ITENS NA PAUTA DE EXPORTAÇÃO, A ORGANIZAÇÃO LOGÍSTICA É FUNDAMENTAL PARA ALAVANCAR A PRODUÇÃO, GERAR EMPREGO E RENDA”**

**JORGINHO MELLO**  
governador de Santa Catarina

O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello (PL), e a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) assinaram acordos de cooperação para viabilizar o projeto de dragagem em Itajaí, a licitação de obras no Porto de Laguna e a elaboração do Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT). Os documentos foram firmados na terça-feira (27) durante o Santa Catarina Day, evento em Brasília (DF) que discutiu melhorias na infraestrutura da região em diversos modais de transporte.

O presidente da FPPA, deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), destacou a importância da aproximação entre o Congresso Nacional e os temas de infraestrutura e logística dos estados.

“Santa Catarina, com crescimento expressivo de seu PIB (Produto Interno Bruto) e forte atração de investimentos, é um exemplo a ser seguido por outros estados brasileiros. É fundamental simplificar a legislação e garantir segurança jurídica e previsibilidade para atrair investimentos, especialmente no setor portuário, que é vital para o crescimento econômico do país”, afirmou.

Jorginho Mello enfatizou a importância estratégica da logística para o desenvolvimento econômico. “Seja na produção de aves, suínos, motores elétricos, madeira, entre outros itens na pauta de exportação, a organização logística é fundamental para alavancar a produção, gerar emprego e



renda. Só em 2023, Santa Catarina registrou exportações que somaram 11,6 bilhões de dólares”, disse o governador.

Inicialmente, foi homologada a licitação para a atualização do projeto de dragagem a montante em Itajaí, que tem como objetivo minimizar os impactos das enchentes no Rio Itajaí-Açu e seus afluentes, principalmente na região do Alto Vale.

O projeto prevê a utilização de dragas ao longo do trecho, com o intuito de aumentar a capacidade de escoamento do rio, reduzindo o risco de transbordamentos e inundações.

Também foram assinados dois documentos para autorizar a abertura de licitações para o Porto de Laguna. O primeiro prevê a contratação de empresa para a elaboração de levantamentos hidrográficos, prospecção de estruturas e desenvolvimento dos projetos de dragagem, derrocagem e remodelagem dos molhes de acesso aos terminais.

A segunda iniciava autoriza a licitação para atualizar e adequar os levantamentos hidrográficos e o projeto executivo de dragagem do canal de navegação do Porto de Laguna.

Além das obras de dragagem, foi contratada uma consultoria técnica para desenvolver o Plano Estadual de Logística e Transporte de Santa Catarina (PELT/SC). Em parceria com a SC Participações e Parcerias S.A. (SCPAR) e a Infra S.A., o objetivo é identificar deficiências e propor soluções para aprimorar o transporte no estado, envolvendo setores público e privado.

A Infra S.A. terá 18 meses para concluir o trabalho, que incluirá análise, diagnóstico e planejamento estratégico focados em logística empresarial, infraestrutura e facilitação do comércio. A ideia é orientar o planejamento de investimentos em todos os modais de transporte, com ênfase nas cargas de comércio exterior.

O contrato, no valor de R\$4.257.295,04, será financiado pela SC Participações e Parcerias S.A., com recursos oriundos dos dividendos do Porto de Imbituba.

“Ter um PELT atualizado é fundamental para o planejamento das ações do governo e temos buscado agir dessa forma, pensando nos próximos anos. E como o PELT envolve todos os modais, levamos essa proposta adiante”, completa o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) de Santa Catarina, Ivan Amaral.

Também participaram do evento a secretária-executiva do Ministério dos Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, e o senador Beto Martins (PL-SC).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2024**

## **NACIONAL - SUSTENTABILIDADE: UM TEMA ESSENCIAL PARA TODOS OS SETORES**

Promover o debate sobre esse tema é uma das propostas do Sustenta Export, fórum que tem início hoje, em Fernando de Noronha

**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**

“A natureza é a infraestrutura da nossa vida”. A declaração do ator e embaixador da Sustentabilidade Mateus Solano em entrevista à TV BE News dá a dimensão exata da importância de se debater um tema como esse em um evento sobre infraestrutura. E é essa a proposta do Sustenta Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export nesta quarta-feira (28), com palestras e painéis de debates visando ressaltar a urgência de tornar a sociedade mais sustentável e inclusiva.

Uma das atrações do Sustenta Export, Mateus Solano participou na terça-feira (27) do coquetel de boas-vindas oferecido pela Agemar Transportes e Empreendimentos, grupo empresarial que administra o Forte Noronha, local do evento. O ator concedeu entrevista ao telejornal BE News 19h e enfatizou a necessidade cada vez maior de se conversar sobre sustentabilidade.



Ator e embaixador da Sustentabilidade, Mateus Solano fará um pronunciamento sobre o tema no Sustenta Export



Isabella de Roldão, vice-prefeita do Recife, traz para o Sustenta Export o debate sobre igualdade de gênero

“É fundamental falar de sustentabilidade em todos os setores da sociedade”, declarou, acrescentando que o tema também se encaixa perfeitamente em um debate sobre infraestrutura. “A natureza é a infraestrutura da nossa vida. A gente sobrevive graças a uma infraestrutura natural. A gente precisa ter consciência disso e fazer por onde para merecer estar aqui. A gente só está aqui porque existiu uma biodiversidade gigantesca que veio antes de nós. E lutar por sustentabilidade é lutar pela nossa sobrevivência neste planeta”.

Mateus Solano fará um pronunciamento de apresentação do painel “Impacto e entretenimento –

ferramentas para a transformação sustentável no setor de infraestrutura”.

Outro assunto que também promete ser amplamente discutido no Sustenta Export é a equidade de gênero. E uma das personalidades que irão falar sobre o assunto no fórum é a vice-prefeita do Recife, Isabella de Roldão.

Ela também foi entrevistada no BE News 19h e destacou o papel que Pernambuco vem exercendo na luta por direitos iguais entre homens e mulheres.

“É uma alegria dizer que eu faço parte de um estado onde, pela primeira vez, teve um segundo turno disputado por duas mulheres. Pela primeira vez na história do Brasil a gente elege duas mulheres para o Governo do Estado, uma governadora e uma vice-governadora”, disse Isabella, referindo-se à chefe do Executivo estadual, Raquel Lyra (PSDB), e à vice Priscila Krause Branco.

“Elegemos pela primeira vez também uma mulher para o Senado (Teresa Leitão, do PT). E eu sou a primeira mulher eleita vice-prefeita da capital mais antiga do Brasil. Isso traz um peso sobre o quanto precisamos avançar, especialmente no aspecto da política. As mulheres são maioria no eleitorado brasileiro e mesmo assim, temos uma representatividade muito inferior”, comentou.

No Sustenta Export, Isabella de Roldão fará uma apresentação sobre a promoção da igualdade e da transformação social a parr do desenvolvimento sustentável.

### Programação

O fórum será aberto com palavras de boas-vindas do CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, da presidente do Conselho Feminino, Gilmará Temóteo, e do presidente do Conselho ESG, João Eduardo Amaral.

Em seguida, Larissa Amorim, diretora do Programa de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, abordará os desafios climáticos e o planejamento do setor portuário para transformar os impactos da atividade junto à sociedade. E Danilo Abbondanza, sócio da ModalGR, falará sobre a inovação para um futuro sustentável.

À tarde, Alice Watson e Simone Pinheiro, docentes do Instituto Federal de Brasília, discutirão a Formação Lixo Zero e o correto aproveitamento de resíduos recicláveis e orgânicos. Depois, terá início um painel sobre ações sociais e governança de impacto no setor de portos e transportes aquaviários.



Por fim, será realizado um painel sobre descarbonização como um fator essencial para o desenvolvimento e a transformação dos serviços prestados pelos operadores logísticos.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 28/08/2024*

## PROGRAMAÇÃO SUSTENTA EXPORT | EDIÇÃO FERNANDO DE NORONHA

### 28| AGOSTO - HOJE

8h30 – Início da transmissão pela TV BE News

8h45 – Palavras de boas-vindas pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Guimarães Julião, pela presidente do Conselho Feminino do Brasil Export, Gilmará Temóteo, e pelo presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Eduardo Amaral

9h00 – Apresentação de Ana Luíza Ferreira, secretária de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Fernando de Noronha

Tema: Ações de educação ambiental, normatização, controle, regularização, proteção, conservação e recuperação dos recursos naturais

9h30 – Apresentação de Larissa Amorim, diretora do Programa de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos

Tema: Os desafios climáticos e o planejamento do setor portuário para a transformação dos impactos da atividade junto à sociedade

10h00 – Intervalo

10h15 – Apresentação de Danilo Abbondanza, sócio da ModalGR

Tema: Pensando inovação para um futuro sustentável

10h30 – Painel: Impacto e entretenimento – ferramentas para a transformação sustentável no setor de infraestrutura

### **Pronunciamento de abertura: Mateus Solano, embaixador da Sustentabilidade**

#### **Participantes**

Francisco Brasileiro, produtor executivo de Audiovisual e empreendedor socioambiental

João Eduardo Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export

Núria Bianco, jornalista da Rede BE News

11h45 – Almoço livre

13h00 – Apresentações de Alice Watson e Simone Pinheiro, docentes do Instituto Federal de Brasília

Tema: Formação Lixo Zero e o correto aproveitamento de resíduos recicláveis e orgânicos

13h15 – Painel: Ações sociais e governança de impacto no setor de portos e transportes aquaviários

#### **Participantes**

– Carlos Cavalcanti, diretor de Sustentabilidade do Complexo Industrial e Portuário de Suape

– Gilmará Temóteo, diretora-executiva da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH)

– Larissa Amorim, diretora do Programa de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos

– Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)

– Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News

14h30 – Apresentação de Isabella de Roldão, Vice-Prefeita do Recife

Tema: Promoção da transformação social a partir do desenvolvimento sustentável na gestão pública

15h00 – Intervalo

15h30 – Painel: Descarbonização como fator imperativo de desenvolvimento e transformação dos serviços prestados pelos operadores logísticos

### Participantes

- Marcella Cunha, diretora-executiva da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL)
- Gilberto Lima Jr., CEO da ID Logistics
- Fernando Correa, diretor-geral da Andreani Logística
- Rodrigo Casado, CEO da Movecta
- Núria Bianco, jornalista da Rede BE News

16h45 – Encerramento

### 29 | AGOSTO

8h00 – Visitas à Usina de Reciclagem e à unidade do Projeto Tamar

10h30 – Encerramento

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2024

## NACIONAL - PROJETO DE NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE NORONHA É CONCLUÍDO

Documento recém-entregue à governadora de Pernambuco é apresentado no fórum Sustenta Export  
Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



**A área atual do terminal de passageiros, de 1.000m<sup>2</sup>, será ampliada para 3.300m<sup>2</sup>, e, com a expansão, a capacidade de movimentação de usuários será de 400 mil por ano**



Uma das atrações do fórum Sustenta Export, que tem início nesta quarta-feira, dia 28, em Fernando de Noronha (PE), é a apresentação do projeto arquitetônico do novo terminal aéreo de passageiros do arquipélago. O documento foi concluído e entregue à governadora do estado, Raquel Lyra (PSDB), durante reunião no Palácio do Campo das

Princesas, no Recife, na noite de segunda-feira (26). E nessa terça-feira, foi apresentado aos participantes do Sustenta Export, em uma recepção no Forte Noronha, em Fernando de Noronha.

Na reunião com Raquel Lyra, representantes da Dix Aeroportos, empresa do Grupo Agemar e concessionária que administra o espaço, e da Moreira Lima Consultoria, responsável pela elaboração do projeto, destacaram os detalhes do planejamento da obra. A proposta é entregar aos ilhéus e turistas um equipamento maior e mais moderno, visando conforto e comodidade, aliado à sustentabilidade.

O diretor-presidente do Grupo Agemar, Manoel Ferreira, informou que a área atual do terminal, de 1.000m<sup>2</sup>, será ampliada para 3.300m<sup>2</sup>, e, com a expansão, a capacidade de movimentação de passageiros será de 400 mil por ano. O investimento será da ordem de R\$ 57 milhões.

Após a conclusão das obras de reestruturação do sistema de pistas que estão sendo realizadas pelo Governo do Estado de Pernambuco, o aeroporto estará apto a receber aeronaves a jato de grande porte em voos diretos de qualquer localidade do país.

“Depois de décadas de espera, eu recebi o projeto do Aeroporto de Fernando de Noronha. Agora resta apenas a aprovação desse documento pela Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura e, muito em breve, vamos inaugurar o novo terminal”, disse Raquel Lyra.

A governadora afirmou que o Governo Estadual planeja outras ações voltadas ao arquipélago de Fernando de Noronha. De acordo com ela, em breve começarão as obras da pista do aeroporto e a instalação de uma usina fotovoltaica na ilha em parceria com a Neoenergia. Ainda será feita a requalificação das vias do local junto ao Ministério dos Transportes e obras de saneamento com a Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa).

Manoel Ferreira falou também sobre a importância da conclusão desta fase do planejamento da obra. “É com muita satisfação que nós entregamos o projeto do terminal de passageiros, pois com ele vamos conseguir oferecer à população de Fernando de Noronha um equipamento contemporâneo, condizente com a realidade da ilha, para que possamos atender nossos passageiros da melhor forma”, observou Ferreira, ao lado de Fred Moreira Lima, representante da Moreira Lima Consultoria.

O projeto do novo terminal aeroportuário de passageiros de Fernando de Noronha voltou a ser apresentado na noite de ontem, dessa vez para os participantes do Sustenta Export, em uma recepção no Forte de Nossa Senhora dos Remédios de Fernando de Noronha (também conhecido como Forte Noronha). O evento teve a participação de executivos do Grupo Agemar - o diretor-presidente Manoel Ferreira Filho e o diretor-executivo Manoel Ferreira Neto -, do CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, do avista ambiental e ator Mateus Solano e de autoridades locais, como o chefe da Casa Civil do Governo de Pernambuco, Túlio Vilaça, a secretária estadual de Meio Ambiente, Sustentabilidade e Fernando de Noronha, Ana Luíza Ferreira, e a vice-prefeita de Recife, Isabella de Roldão.

Logo após a apresentação, a secretária estadual de Meio Ambiente, Ana Luíza Ferreira, destacou que o governo estadual tem vários projetos para Fernando de Noronha, principalmente para melhorar a qualidade de vida dos moradores e, assim, impulsionar o turismo local. Essas iniciativas serão apresentadas nos próximos meses, explicou.



Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export, que organiza o fórum Sustenta Export, falou sobre a iniciativa durante a recepção aos participantes no Forte Noronha, local do evento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 28/08/2024



O diretor-presidente do Grupo Agemar, Manoel Ferreira, fez uma apresentação do projeto do terminal e falou sobre a importância da conclusão desta fase do planejamento da obra

**NACIONAL - IBGE ATUALIZA LIMITE LESTE DO SISTEMA COSTEIRO-MARINHO ADEQUADO À AMAZÔNIA AZUL**

Adequação também serve para atender diferentes setores e órgãos que demandam um mapa mais abrangente da área marítima brasileira

Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redebeneews.com.br](mailto:junior.basta@redebeneews.com.br)



*IBGE adequou o limite leste do Sistema Costeiro-Marinho do Brasil para representar todo o território marítimo nacional, sobretudo a área da chamada Amazônia Azul, que abrange não apenas a superfície do mar, mas também as águas sobrejacentes, ao leito marinho, solo e subsolo contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. Foto: Marcos Juliano Ofenbock/Agência Brasil*

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) adequou o limite leste do Sistema Costeiro-Marinho do Brasil para representar todo o território marítimo nacional, sobretudo a área da chamada Amazônia Azul, que abrange não apenas a superfície do mar, mas também as águas sobrejacentes, ao leito marinho, solo e subsolo contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da Plataforma Continental brasileira. As informações são da Agência Brasil.

A nova área foi disponibilizada na terça-feira (27). Com essa atualização, a área de soberania nacional passa a estar completamente representada, incluindo a totalidade da porção marítima do território brasileiro, conforme definição oficial.

A iniciativa busca alinhar os limites legais do território nacional com as diretrizes de outros órgãos governamentais e de pesquisa. A atualização também serve para atender diferentes setores e órgãos que demandam um mapa mais abrangente da área marítima brasileira.

Essa adequação territorial representa um aumento de mais de 4 milhões de quilômetros quadrados (km<sup>2</sup>) na área de soberania do Brasil. Importante destacar que não houve mudanças na porção continental do país, onde se localizam ambientes costeiros como dunas, mangues e restingas, formações que se originaram sobre sedimentos marinhos ao longo do litoral.

A chefe de setor do Meio Biótico do IBGE, Luciana Temponi, ressaltou a importância da atualização. “A partir de agora, estamos alinhados com outras instituições do governo e de pesquisa no que se refere à área jurisdicional brasileira. É um ganho relevante para o Brasil, envolvendo questões políticas, econômicas, bem como de proteção e conservação”, afirmou Temponi.

Ela disse ainda que a urgência da atualização tem relação com o reconhecimento internacional de parte da Amazônia Azul e às recomendações da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) sobre o uso deste limite.

O coordenador de Meio Ambiente do IBGE, Therence de Sarti, reforçou essa importância. “A integração das bases é fundamental. É importante que os brasileiros vejam a Amazônia Azul como parte do país. Esperamos contribuir para a gestão sustentável da biodiversidade costeira e marinha, desde sua inclusão na educação básica até o apoio na formulação de políticas públicas”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/08/2024

## REGIÃO NORDESTE – PORTO DE NATAL ESMA ALTA DE 36% NA EXPORTAÇÃO DE FRUTAS DA SAFRA 2024/2025

Parceria público-privada com a Agrícola Famosa resultou em mais de R\$ 40 milhões em investimentos neste ano

Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redebeneews.com.br](mailto:junior.basta@redebeneews.com.br)



**A governadora Fátima Bezerra esteve no Porto de Natal ao lado de membros da Codern e da Agrícola Famosa: ela destacou os investimentos do Governo Federal no complexo**

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) deu início na segunda-feira (26) à exportação de frutas da safra 2024/2025 pelo Porto de Natal. A Autoridade Portuária acredita que irá superar em 36% o volume da safra anterior. A previsão é da saída de um navio por semana do cais, abastecido por 200 carretas, 4.500 pallets e 50 contêineres e 6 mil toneladas de frutas, em

uma operação que vai até fevereiro de 2025.

Resultado de uma Parceria Público-Privada (PPP) firmada com a Codern, a empresa Agrícola Famosa investiu R\$ 500 mil na construção de um cross docking (equipamento destinado à ovação de contêineres), que será para uso público do Porto de Natal. Outros R\$ 30 milhões foram investidos pela Agrícola Famosa em carretas refrigeradas para as demandas de transportes rodoviários. Também foram investidos pela empresa outros R\$ 10 milhões em empilhadeiras e transpaleteiras elétricas.

Em um de seus últimos atos oficiais como diretor-presidente da Codern, Nino Ubarana ressaltou os investimentos feitos em parceria do público com o privado. “Mais empregos, mais investimentos no Porto de Natal e o êxito de uma relação transparente e de sucesso entre a Codern e a Agrícola Famosa, que muito tem contribuído com o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Norte”, disse ele. Além disso, ressaltou o papel preponderante da Receita Federal e demais órgãos intervenientes para que essa nova operação da Agrícola Famosa pudesse ser viabilizada.

A governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra (PT), enfatizou os investimentos que estão sendo feitos pelo Governo Federal no Porto de Natal. “O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, me reafirmou na última sexta-feira (23) por telefone os investimentos que serão feitos pelo Governo Federal para a gente fazer o Porto de Natal maior, pujante e cada vez melhor. Serão R\$ 60 milhões em dragagem, R\$10 milhões para a substituição das defensas do cais e outros R\$ 8,5 milhões para a reforma de armazéns e galpões”, disse a chefe do Executivo estadual.

Representando a Agrícola Famosa, o executivo Ítalo Helbert enfatizou as facilidades de fazer a exportação pelo Porto de Natal. “Primeiro dizer que encontramos portas abertas para a parceria com a Codern, sempre vemos o apoio e atenção do Governo do Estado, da Secretaria de Agricultura. O Porto de Natal conta com um ambiente favorável para a exportação de frutas, com a expertise dos trabalhadores, as águas tranquilas do Rio Potengi e a proximidade com a Europa”, disse.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2024**

## REGIÃO NORDESTE - PAULO HENRIQUE MACEDO ASSUME A PRESIDÊNCIA INTERINA DA CODERN

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



**Atual diretor técnico e comercial da Codern, Paulo Henrique Macedo foi nomeado presidente interino durante reunião do Conselho de Administração da Autoridade Portuária. Foto: Divulgação/Codern**

O Conselho de Administração da Codern aprovou o encerramento antecipado dos mandatos do presidente da Codern, Nino Ubarana, e do diretor administrativo e Financeiro, Márcio de Almeida Machado. A decisão foi tomada durante reunião do colegiado, realizada na terça-feira, dia 27.

Em decorrência da vacância na presidência da companhia, o

presidente do Conselho de Administração, Euclides Bandeira de Souza Neto, nomeou como presidente interino da Autoridade Portuária o diretor técnico e comercial, Paulo Henrique Macedo.

Ele ocupa o cargo até a realização de uma nova eleição. Mas a nota emitida pela Codern na terça-feira não informa quando acontecerá esse novo pleito.

O conselho também designou para a Diretoria Administrativa e Financeira, de forma interina, o atual gerente financeiro, Francisco Josefran Júnior. Assim como no caso da presidência, a empresa pública não disse quando será a eleição para esse cargo.

O comunicado se encerra com um agradecimento a Nino Ubarana e Márcio de Almeida Machado “pelos relevantes serviços prestados à Companhia Docas do Rio Grande do Norte durante o período em que atuaram como dirigentes, demonstrando profissionalismo, comprometimento e responsabilidade”.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2024**

## PORTO DE SANTOS - APS CONVOCA CANDIDATOS PARA HETEROIDENTIFICAÇÃO E TESTE DE APTIDÃO

Heteroidentificação será realizada nos 07 e 08 de setembro e o TAF nos dias 27 e 28

Da Redação [redacao.jornal@redenenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redenenews.com.br)



**A APS publicou nesta quarta-feira (28) os editais de heteroidentificação (para verificação da condição de candidatos autodeclarados negros) e de teste de aptidão física (TAF) da Guarda Portuária. Foto: Divulgação**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou nesta quarta-feira (28) os editais de heteroidentificação (para verificação da condição de candidatos autodeclarados negros) e de teste de aptidão física (TAF) da Guarda Portuária. Os editais estão disponíveis no site da APS e no da Fundação para o Vestibular da Universidade Estadual Paulista (Vunesp).

A etapa de heteroidentificação será realizada nos 07 e 08 de setembro, presencialmente, em uma escola de Santos. Já o TAF será nos dias 27 e 28 de setembro, também em Santos, no Centro Esportivo e Recreativo da Zona Noroeste.

Para o TAF, é importante que o candidato esteja atento ao horário e aos documentos que deverão ser levados, pois os portões serão fechados impreterivelmente nos horários estabelecidos e a ausência de documentos obrigatórios poderá eliminar o participante.

Além dos editais de heteroidentificação e do TAF, também foram publicados nesta quarta-feira os editais de resultado dos recursos interpostos em ambos os concursos (Guarda Portuária e demais vagas).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2024**

## NACIONAL - MINISTRO ASSINA PORTARIA QUE REGULAMENTA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA A INFRAESTRUTURA

Regulamentação simplifica modalidade de financiamento para infraestrutura

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



*A regulamentação definida pela Portaria vai permitir que a emissão das debêntures para financiar os investimentos em infraestrutura de portos e aeroportos seja realizada sem a necessidade da autorização prévia do Ministério, o que dá celeridade ao processo. Atualmente há uma espera de dois a três meses para essa autorização. Foto: Washington Costa/MPO*

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assina, nesta quinta-feira (29), a portaria que regulamenta o Decreto

11.964/2024, que estabelece critérios para emissão de debêntures de infraestrutura. O ato ocorre na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), na capital paulista.

A regulamentação definida pela Portaria vai permitir que a emissão das debêntures para financiar os investimentos em infraestrutura de portos e aeroportos seja realizada sem a necessidade da autorização prévia do Ministério, o que dá celeridade ao processo. Atualmente há uma espera de dois a três meses para essa autorização.

Em julho deste ano, o Ministério abriu consulta pública para atualizar e simplificar as regras de emissão e investimento em debêntures de infraestrutura e debêntures incentivadas dos setores de portos e aeroportos.

As modalidades foram criadas por lei com o intuito de incentivar os investimentos em infraestrutura por meio do mercado de capitais. A atualização das regras busca dar maior transparência aos processos de emissão de dois tipos de valores mobiliários. As debêntures de infraestrutura foram criadas em janeiro deste ano, por meio da Lei 14.801.

Confira a cobertura completa sobre a regulamentação amanhã (29), na Rede BE News de comunicação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2024

## REGIÃO SUDESTE - BR-381 EM MG VAI A LEILÃO NESTA QUINTA-FEIRA

Trecho é conhecido como “rodovia da morte” pelo alto índice de acidentes fatais

Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)



*A BR é conhecida como “rodovia da morte” pelo alto índice de acidentes fatais. Com trechos bastante sinuosos, pista única e tráfego de veículos pesados, a rodovia de 304 km espera pela duplicação desde a década de 1990. O caminho é muito utilizado por quem escoar a produção do Vale do Aço — onde estão localizadas grandes usinas siderúrgicas. Foto: Divulgação/ANTT*

O Ministério dos Transportes realiza o leilão da BR-381/MG, no trecho que liga Belo Horizonte a Governador Valadares, nesta quinta-feira (29). A abertura das propostas acontece na B3, em São Paulo, com a presença do ministro Renan Filho.

Com a concessão da rodovia, serão mais de R\$9 bilhões em investimentos ao longo de 30 anos de contrato. Entre as melhorias previstas estão 106 quilômetros de duplicação, 83 quilômetros de faixas adicionais, 51 correções de traçado, além de áreas de escape, pontos de parada e descanso para caminhoneiros e 23 passarelas para a travessia de pedestres.

Além do ministro Renan Filho, participam ainda do evento o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale, e o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão.

A BR é conhecida como “rodovia da morte” pelo alto índice de acidentes fatais. Com trechos bastante sinuosos, pista única e tráfego de veículos pesados, a rodovia de 304 km espera pela duplicação desde a década de 1990. O caminho é muito utilizado por quem escoar a produção do Vale do Aço — onde estão localizadas grandes usinas siderúrgicas.

Os governos de Jair Bolsonaro (PL) e Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tentaram leiloar a estrada, mas não apareceram empresas interessadas nessas tentativas. Após mudanças na modelagem do contrato, informações dão conta que desta vez, duas propostas foram entregues, o que será revelado amanhã (29).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2024**

## PORTO DE SANTOS - ANTAQ APROVA DOCUMENTOS PARA LICITAÇÃO DO STS08

Com o convênio de delegação, o porto é o responsável pelo arrendamento e deve dar andamento ao processo

Da Redação [redacao.jornal@redebene.com.br](mailto:redacao.jornal@redebene.com.br)



Com o leilão, são esperados R\$ 400 milhões em investimentos, com contrato de 25 anos, prorrogáveis em igual período. A concessão tem como objetivo aumentar a capacidade de cargas de granéis líquidos- especialmente combustíveis. Foto: Porto de Santos

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou os documentos preparatórios de licitação do terminal STS08, localizado no Porto de Santos (SP). Com isso, o porto

poderá seguir com o processo de arrendamento da área, destinada à movimentação de granéis líquidos, próxima ao Alemoa.

No final de 2023, foi assinado convênio de delegação entre a Agência e a Autoridade Portuária de Santos (APS) que repassa, entre outras funções, a competência de realização de procedimento licitatório para arrendamento de instalações portuárias à autoridade portuária.

Por isso, com a aprovação da Diretoria Colegiada da ANTAQ, na última quinta-feira (22), do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e das minutas de edital e do contrato de arrendamento a APS está apta a abrir audiência e consulta públicas para o certame do terminal STS08.

Com o leilão, são esperados R\$ 400 milhões em investimentos, com contrato de 25 anos, prorrogáveis em igual período. A concessão tem como objetivo aumentar a capacidade de cargas de granéis líquidos- especialmente combustíveis.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 28/08/2024**

### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CHINA NA AMÉRICA LATINA: IMPLICAÇÕES NA INFRAESTRUTURA SUL-AMERICANA



#### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

***“A China vem financiando diferentes projetos ao redor do mundo, para estimular o comércio internacional, suas empresas e uma rede de infraestruturas. O projeto das “Novas Rotas da Seda” ou “Belt and Road Initiative” começou primariamente na Ásia e foi expandido para a África e, desde 2020, tem levado mais aportes para a América Latina, com decréscimo dos investimentos nos outros cantos do mundo, segundo o Wall Street Journal”***

Há várias iniciativas relativas ao acesso de Manaus ao Pacífico ou acesso do Amazonas ao Pacífico ou ainda uma conexão do Atlântico ao Pacífico, passando pelo Arco Norte e Manaus. Independentemente do nome que tenham estas conexões, que começaram a ser deliberadas minimamente desde o projeto IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana), no início dos anos 2000. Manta, Paita, Lima, Chankay e outras cidades receberam o olhar sobre esta conexão multimodal.

Pelo lado financeiro, várias instituições têm apoiado, em maior ou menor quantidade de recursos, das quais destaco o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Corporação Andina de Fomento (CAF) e o Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA). O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) também esteve, por alguns momentos, ativo neste empreendimento.

Historicamente a integração do Amazonas com a Panamazônia e do Brasil com os países vizinhos está sempre aquém das possibilidades. São abundantes as razões para a baixa integração cultural e econômica. Sem dúvida, a falta de infraestrutura é a principal dentre elas. Neste contexto, todas as iniciativas que nos aproximem de nossos vizinhos serão muito bem-vindas, pois elas oportunizarão novas interações, mais negócios e maior convívio com a América Latina – algo que é fundamental para um melhor posicionamento global do Brasil.

A China vem financiando diferentes projetos ao redor do mundo, para estimular o comércio internacional, suas empresas e uma rede de infraestruturas. O projeto das “Novas Rotas da Seda” ou “Belt and Road Initiative” começou primariamente na Ásia e foi expandido para a África e, desde 2020, tem levado mais aportes para a América Latina, com decréscimo dos investimentos nos outros cantos do mundo, segundo o Wall Street Journal.

O Porto de Chancay, de propriedade majoritária do gigante grupo chinês Ocean Shipping, conhecido como Cosco, promete acelerar o comércio entre a Ásia e a América do Sul e deve ser inaugurado pelo líder chinês Xi Jinping até o final deste ano, tendo recebido um investimento de US\$ 3.5 bilhões. Terá uma capacidade inicial de 1,5 milhão de TEUs (TEU é uma unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), semelhante ao porto de Callao, que é próximo a ele, que é o principal empreendimento portuário do Oeste da América do Sul, com capacidade superior a 2,7 milhões de TEUs. Do Peru para Shanghai são apenas 25 dias de viagem.

Por um lado, há aqui um certo vazio diplomático e de investimentos dos EUA, o que chama a atenção para a geopolítica da América do Sul. É importante perceber, por exemplo, que a balança comercial brasileira com a China é favorável ao Brasil, enquanto é desfavorável com os EUA, sendo a China o principal parceiro comercial tanto do Brasil, quanto do Peru. Se o acesso ao Pacífico fosse



viável para a indústria da Zona Franca de Manaus, ele já teria funcionado com Callao ou outros portos.

O desafio envolve questões legais, riscos e a complexidade dos redespachos, que não são práticos em um comércio internacional, sem mencionar os Andes no caminho. No entanto, isso não diminui o mérito e o esforço necessário para conectar as regiões amazônicas do norte da América do Sul. Temos muito a desenvolver entre nós e muito a aprender uns com os outros. Esta conexão tem valor, mas precisa ser feita pelos motivos adequados. Por exemplo, Chankay será o primeiro porto na região apto a receber meganavios com 60 pés de profundidade (cerca de 18,29m). Isso pode representar uma boa oportunidade para a soja.

Augusto César, (\*) Professor da UFAM.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/08/2024



## **O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP**

### **ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E NOS INVESTIMENTOS: PRINCIPAIS MODOS DE TRANSPORTES REGISTRAM ALTA NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024**

*Informações: IBL (28 de agosto de 2024)*

Todos os principais modos de transporte de carga do país registraram alta na movimentação durante o primeiro semestre de 2024. Rodovias, ferrovias, portos e aeroportos tiveram crescimento em relação à soma dos seis primeiros meses do ano passado. Os resultados levantados pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística da Infra S.A. foram divulgados nesta sexta-feira (23) e demonstram ainda a recuperação do setor aéreo de cargas, único que registrou queda no primeiro semestre de 2023 e que, no acumulado deste ano, já tem alta de 8,2%.

Outro destaque é o resultado do setor aquaviário: com crescimento de 4,3% no primeiro semestre, a alta foi puxada pelo aumento de 22,72% na movimentação de contêineres. As cargas containerizadas, em geral, possuem maior valor agregado e resultam em mais benefícios para economia do país.

Nas ferrovias, que movimentaram 4,5% mais cargas do que no primeiro semestre de 2023, dois grupos de mercadorias registraram recordes. O setor agrícola, de extração vegetal e celulose atingiu a movimentação de 48 milhões de toneladas e o grupo “outras mercadorias”, composto por movimentou 3,3 milhões. Os resultados são os melhores para o semestre desde 2006.

O transporte de grãos por rodovias demonstrou estabilidade, com crescimento de 0,44% no acumulado do ano. O número representa 210 mil toneladas a mais do que o resultado do mesmo período do ano anterior. Entretanto, o consumo de óleo diesel no setor teve alta de 4,2% e o Índice ABCR de veículos leves e pesados, permaneceu acima do registrado no ano passado em todos os meses de 2024, com uma média de 164,58. De forma semelhante, o tráfego pedagiado nas rodovias concedidas cresceu 6% em relação ao ano anterior.

#### **Investimentos**

Outro ponto levantado foi o aumento expressivo de investimentos públicos nos transportes, principalmente no setor rodoviário. Foram cerca de R\$ 6,5 bilhões de reais investidos na matriz de transportes brasileira, ou seja, um aumento de 26% em relação ao mesmo período do ano anterior. A retomada dos investimentos nas ferrovias do país também merece destaque, com mais de R\$ 60 milhões de investimentos em obras, em especial na Ferrovia de Integração Oeste-Leste, executada pela Infra S.A. na Bahia.



Essas e mais informações estão disponíveis no Panorama de Transportes elaborado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) que detalha mensalmente os dados do setor de transportes e está disponível em <https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/painel-panorama-transportes/>

Fonte: Infra SA

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

Data: 28/08/2024

### **TERMINAL DA DP WORLD, EM SANTOS, RECEBE SELO OURO DO PROGRAMA GHG PROTOCOL**

*Informações: Santaportal (28 de agosto de 2024)*

A DP World Brasil, que opera um dos maiores e mais modernos terminais multipropósito do país, instalado na margem esquerda do Porto de Santos, participou do Ciclo 2024 do Programa Brasileiro GHG Protocol e obteve o Selo Ouro por ter publicado um inventário de emissões de gases de efeito estufa (GEE) completo e verificado por auditoria externa.

“O inventário é o principal documento no país que quantifica as emissões de gases de efeito estufa de uma empresa. Temos muito orgulho em recebermos este reconhecimento. Nossa operação tem como premissa o compromisso com o enfrentamento às mudanças climáticas, nossos esforços pela sustentabilidade e no engajamento do setor”, afirma Alcino Therezo, Diretor de RH e Sustentabilidade da DP World Brasil.

Realizado pelo Centro de Estudos em Sustentabilidade da Fundação Getúlio Vargas, o Programa Brasileiro GHG Protocol é responsável pela adaptação do método GHG Protocol ao contexto brasileiro e pelo desenvolvimento de ferramentas de cálculo para estimativas de emissões de gases do efeito estufa (GEE) corporativas. Neste ano, a divulgação dos resultados do Ciclo 2024 aconteceu no dia 21 de agosto na EAESP FGV, em São Paulo.

A companhia, inclusive, tem liderado iniciativas de descarbonização entre os terminais portuários do Brasil. Um exemplo disso é o investimento de cerca de R\$ 80 milhões que vem sendo realizado para a eletrificação de RTG's, como parte de uma estratégia global da companhia de neutralizar 100% das emissões de carbono até 2050. No terminal, oito eletrocentros foram instalados na retroárea para fornecer energia os 22 RTGs que passaram pelo processo de eletrificação. Cada eletrocentro é capaz de alimentar quatro blocos da quadra de contêineres, com uma linha de rolagem de até 300 metros.

Outra iniciativa importante nesta pauta é o projeto Aterro Zero, que tornou a DP World Brasil, em 2022, como o primeiro terminal portuário do Brasil a não destinar nenhum resíduo para aterros sanitários.

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

Data: 28/08/2024

### **EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO PAULISTA ATINGEM US\$ 16,83 BILHÕES**

*Informações: Logweb (28 de agosto de 2024)*

O agronegócio paulista demonstrou um desempenho robusto no período de janeiro a julho, com um crescimento de 9,6% nas exportações, que alcançaram US\$ 16,83 bilhões, o equivalente a R\$ 92,24 bilhões. Segundo Francisco de Carvalho, gerente comercial da Hydroplan, empresa do setor, esse avanço reflete o esforço contínuo do nicho em adotar práticas mais sustentáveis, que não apenas aumentam a produtividade, mas também respondem às exigências do mercado global por produtos com menor impacto ambiental. “A sustentabilidade não é mais uma opção, mas uma necessidade competitiva”, afirma Carvalho.



As importações do setor também cresceram, registrando um aumento de 9,3%, totalizando US\$ 3,28 bilhões. Esse movimento, segundo Carvalho, é impulsionado pela busca de tecnologias e insumos que permitem práticas agrícolas mais eficientes e sustentáveis.

O agronegócio paulista demonstrou um desempenho robusto no período de janeiro a julho, com um crescimento de 9,6% nas exportações, que alcançaram US\$ 16,83 bilhões, o equivalente a R\$ 92,24 bilhões. Segundo Francisco de Carvalho, gerente comercial da Hydroplan, empresa do setor, esse avanço reflete o esforço contínuo do nicho em adotar práticas mais sustentáveis, que não apenas aumentam a produtividade, mas também respondem às exigências do mercado global por produtos com menor impacto ambiental. “A sustentabilidade não é mais uma opção, mas uma necessidade competitiva”, afirma Carvalho.

As importações do setor também cresceram, registrando um aumento de 9,3%, totalizando US\$ 3,28 bilhões. Esse movimento, segundo Carvalho, é impulsionado pela busca de tecnologias e insumos que permitem práticas agrícolas mais eficientes e sustentáveis.

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

*Data: 28/08/2024*

## **CONFIRA O CRONOGRAMA SEMANAL DE OBRAS DAS PRINCIPAIS RODOVIAS CONCEDIDAS DE SÃO PAULO**

*Informações: ARTESP (28 de agosto de 2024)*

Os trechos estão devidamente sinalizados para que os motoristas fiquem atentos aos desvios e evitem acidentes

A ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo informa que estão sendo realizadas obras de melhorias nas rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Francisco Alves Negrão, Marechal Rondon, Professor João Hipólito Martins, Raposo Tavares, Vicinal Plácido Lorenzetti, Washington Luís, Brigadeiro Faria Lima, Carlos Tonani, Nemésio Cadetti, Laurentino Mascari e Doutor Mário Gentil, Prefeito Américo Augusto Pereira e Castello Branco. Os trabalhos visam melhorar e garantir a segurança para quem trafega por essas estradas. Mas é preciso atenção dos motoristas nas vias interditadas para evitar acidentes.

### **Sistema Anhanguera-Bandeirantes**

A Rodovia Anhanguera (SP-330), administrada pela CCR AutoBAn, está com equipes trabalhando nesta semana na selagem de trincas com interdições intercaladas de faixas nos trechos do km 50 ao km 90. Além disso, a passarela do km 22, sentido norte (interior) está passando por readequação.

O posto de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), km 87, sentido capital, está em obras visando a segurança viária. As atividades ocorrem durante o dia no acostamento; não afetando o tráfego local e o acesso dos clientes.

A concessionária vem executando ainda, desde 2 de maio, as obras de recuperação de 100% do pavimento de todas as rodovias do Sistema Anhanguera-Bandeirantes, e para evitar possíveis transtornos nos locais com restrições de tráfego.

Na Via Anhanguera (SP-330), no sentido interior, os trabalhos acontecem nos municípios de: Cajamar, Valinhos, Campinas, Sumaré, Limeira e Americana. Já no sentido capital: Jundiaí; Louveira; Vinhedo; Valinhos; Campinas; Sumaré; Limeira e Americana passarão por obras de melhorias nesta semana.

Na Bandeirantes (SP-348), no sentido interior e capital, as cidades de São Paulo; Cajamar; Jundiaí; Campinas; Cordeirópolis; Santa Bárbara d'Oeste passarão por obras. Além disso, o SAU no km 87, sentido capital, está passando por obras visando a segurança viária do local. Será construído um novo acesso e a previsão é de duração de 120 dias. As atividades serão realizadas durante o dia no acostamento; não afetando o trânsito e o acesso dos clientes.



Os viadutos, passarelas e pontos de ônibus (OAE – Obra de Arte Especial) estão passando por recuperação das juntas de dilatação ao longo de todo sistema ao longo de todo o sistema, com interdições intercaladas de faixas. Os serviços serão realizados sempre no período noturno, das 22h às 5h. Nos dois sentidos, as obras ocorrem nos municípios de: São Paulo; Cajamar; Jundiaí; Campinas; Cordeirópolis e Santa Bárbara d'Oeste.

### **Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258)**

Desde o dia 27 de julho, em continuidade às obras de duplicação da Rodovia Francisco Alves Negrão (SP-258), em Itapeva, a CCR SPVias realiza o fechamento temporário do acesso de entrada localizado no km 287+100, na altura do bairro Bela Vista, sentido interior. A intervenção é necessária para realizar a adequação do acesso, incluindo a implantação de faixas de aceleração e desaceleração, além de um ponto de ônibus.

A previsão é que os serviços sejam executados em 90 dias. Neste período, os motoristas que desejam acessar a rodovia, devem utilizar o retorno localizado no km 288.

As obras têm como objetivo melhorar a segurança e a fluidez do tráfego na região, proporcionando uma melhor experiência para todos os usuários da rodovia.

### **Rodovias Marechal Rondon (SP-300) e Professor João Hipólito Martins (SP-209)**

Está em andamento uma nova fase das obras do Complexo Botucatu, no entroncamento das rodovias Marechal Rondon (SP-300) e Professor João Hipólito Martins (SP-209), administradas pela Rodovias do Tietê, concessionária responsável pela administração do Corredor Leste da rodovia Marechal Rondon.

Nesta nova fase, está sendo aplicada a segunda camada de macadame seco nas novas marginais da pista norte da SP-209, sentido Botucatu, processo que faz parte da pavimentação das novas vias. Os trabalhos acontecem entre os km 19+900 e 19+190. A Concessionária deve começar nos próximos dias a implantação das guias e sarjetas. Já do lado oposto, a Concessionária concluiu o processo de implantação de canaleta e calçada e iniciou o processo de drenagem da via. Atualmente, oito equipes e cerca de 80 pessoas atuam na intervenção.

As obras do Complexo Botucatu incluem a implantação de dois viadutos na interligação das rodovias e de novas marginais na SP-209 e SP-300, o que vai qualificar de maneira significativa o tráfego de veículos no local. Todas as etapas das obras contam com o monitoramento do Centro de Controle Operacional (CCO) da Rodovias do Tietê. O local conta com sinalização especial para alertar os motoristas e evitar o risco de acidentes.

A ViaRondon, concessionária da rodovia, realiza a partir desta terça-feira (27) a interdição total do dispositivo de retorno do km 538 + 900 na Rodovia Marechal Rondon. A interdição será necessária para a continuidade das obras de implantação das marginais. A interdição tem previsão para até 20 dias.

Os usuários que estiverem trafegando pela Rodovia Marechal Rondon nas proximidades do km 538 (ambos os sentidos) e necessitarem realizar o retorno, deverão antecipar sua saída e realizar o acesso no dispositivo do km 536 ou utilizar o dispositivo de retorno no km 541.

### **Rodovia Raposo Tavares (SP-270)**

Até o final da tarde desta terça-feira (27), a CART Concessionária de Rodovias está executando obras de manutenção do pavimento na alça de acesso localizada no km 447 da Rodovia Raposo Tavares (SP-270), nos sentidos interior e capital, em Assis, por isso, haverá a interdição integral da pista do dispositivo.

Os usuários que desejam utilizar o acesso à SP-270 deverão utilizar o próximo retorno, localizado a aproximadamente 700 metros à frente, prosseguir até a saída com acessos para Maracá/Presidente Prudente na pista Oeste, acessar a Saída 447B e fazer o retorno sob o viaduto para acessar a pista Leste da rodovia.



O local estará devidamente sinalizado com reforço de placas de advertência, dispositivos de sinalização, homens-bandeiras e equipes treinadas para a execução e orientação do condutor. A recomendação da CART é não parar para observar a obra, dirigir em velocidade reduzida, respeitar a sinalização e seguir para o próximo retorno. Em caso de chuva, os serviços serão reprogramados.

### **Vicinal Plácido Lorenzetti (SPA-007/327)**

Entre esta terça-feira (27) e a quarta-feira (28), a via de acesso SPA-007/327 – Vicinal Plácido Lorenzetti terá a pista norte interditada pela equipe da CART Concessionária de Rodovias entre para a execução de obras de fresagem e recomposição de pavimento no eixo principal.

Desta forma, usuários que trafegam pela vicinal no sentido Sul-Norte (Santa Cruz do Rio Pardo/Rodovia Orlando Quagliato) deverão seguir o sistema Pare e Siga, no qual o trânsito flui por uma pista enquanto a outra permanece interditada, alterando o fluxo de veículos para a execução dos serviços.

O local estará devidamente sinalizado com reforço de placas de advertência, dispositivos de sinalização, homens-bandeiras, equipes treinadas para a execução e orientação do condutor.

### **Rodovia Rachid Rayes (SP-333)**

Em função das obras de duplicação da SP-333, entre Assis e Tarumã, nesta terça e quarta-feira, dias 27 e 28, será necessário implantar o sistema Pare e Siga, das 7h às 17h. Nestes dois dias, também haverá operação Pare e Pare. O motivo é o içamento das vigas do dispositivo do km 414.

Na terça-feira, o sistema Pare e Siga será feito, sentido oeste, do km 413 ao km 415. Já na quarta-feira, o sistema Pare e Siga ocorre, também, durante todo o dia, no sentido contrário. Nos dois dias serão necessárias 4 interdições de rodovia, que terão duração de 20 minutos, para o içamento das vigas.

Para realizar todo o processo, a Entrevias Concessionária de Rodovias contará com apoio de veículos operacionais, guinchos e ambulância. Para a visualização das interdições pelo usuário com antecedência, a concessionária também terá homens-bandeiras. Os usuários devem redobrar a atenção e respeitar os limites de velocidade durante o trabalho das equipes.

Em caso de chuvas ou ventos, a operação será suspensa e adiada para o dia seguinte.

### **Rodovias Washington Luís (SP-310), Brigadeiro Faria Lima (SP-326) e Carlos Tonani, Nemésio Cadetti, Laurentino Mascari e Dr. Mário Gentil (SP-333)**

A EcoNoroeste retoma o cronograma semanal de obras, no período de 26/08 a 01/09/2024, com obras, intervenções, manutenções e principais melhorias nas rodovias Washington Luís (SP-310), Brigadeiro Faria Lima (SP-326) e Carlos Tonani, Nemésio Cadetti, Laurentino Mascari e Dr. Mário Gentil (SP-333), para preservar e garantir a segurança viária dos usuários. As obras diurnas acontecem das 7h às 17h e as obras noturnas das 21h às 7h.

Na SP-310, os trabalhos serão nas cidades de: São Carlos; Araraquara; Matão; Taquaritinga; São José do Rio Preto; Ibaté; Catanduva e Catiguá.

Na SP-326 serão realizadas obras nos municípios de: Matão; Jaboticabal; Taquaral; Pitangueiras; Bebedouro; Santa Ernestina; Taquaritinga; Taiúva e Dobrada.

Já na SP-333, as obras serão nas cidades de: Sertãozinho; Jaboticabal; Barrinha; Taquaritinga; Itápolis e Borborema.

### **Rodovia Prefeito Américo Augusto Pereira (SP-333)**

Nesta semana a Entrevias está executando obras de duplicação de 22 quilômetros da Rodovia Prefeito Américo Augusto Pereira (SP-333), do km 273+160 até o km 295+485, em Guarantã.

### Rodovia Castello Branco (SP-280)

A CCR ViaOeste avança com a construção das pistas marginais na Rodovia Castello Branco (SP-280), realizando o lançamento e a montagem das vigas da nova ponte Guilherme de Almeida, no sentido interior.

Para a execução dessa etapa, será necessário o fechamento temporário da alça provisória de acesso à Rodovia Castello Branco (SP-280) pela Alameda Xingu, na altura do km 24, sentido interior. A intervenção começou na segunda-feira (26) e vai até o dia 20 de setembro de 2024.

Para garantir tanto o avanço da obra quanto o fluxo de veículos no local, a CCR ViaOeste implementa um sistema de pare e siga, programado em dois períodos:

Entre 09h30 e 11h30, com paradas de 15 minutos cada.

Entre 13h30 e 15h30, com paradas de 15 minutos cada.

A operação contará com toda a sinalização necessária para garantir a segurança e a orientação dos motoristas.

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

*Data: 28/08/2024*



### JORNAL O GLOBO – RJ

## GOVERNO PREVÊ ECONOMIZAR R\$ 10,5 BILHÕES NO INSS E R\$ 6,4 BILHÕES NO BPC EM 2025; VEJA A LISTA

Ao todo, revisão de gastos chegará a R\$ 25,9 bilhões. Atestmed e auxílio-doença devem responder por maior parte dos cortes na Previdência

*Por Thaís Barcellos e Bernardo Lima — Brasília*



*Os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e do Planejamento, Simone Tebet — Foto: Claudio Reis/Agência Enquadrar/Agência O Globo*

O governo federal concentrou a economia com a revisão dos gastos públicos em 2025 nos benefícios previdenciários e no Benefício de Prestação Continuada (BPC), duas despesas obrigatórias que vêm subindo ininterruptamente. Dos R\$ 25,9 bilhões previstos em corte de gastos no ano que vem, R\$ 6,4 bilhões são referentes ao BPC e R\$ 10,5 bilhões de benefícios pagos pelo INSS, incluindo o auxílio-doença (hoje auxílio por incapacidade temporária).

O Bolsa Família vai contribuir com R\$ 2,3 bilhões e gastos com pessoal, com R\$ 2 bilhões — nesses pontos, o governo tem chamado de reprogramação orçamentária, porque se trata de uma iniciativa interna dos órgãos. Já o Proagro deve dar contribuição de R\$ 3,7 bilhões e o Seguro Defeso, de R\$ 1,1 bilhão. Os dados foram detalhados nesta quarta-feira pela equipe econômica.

No caso do INSS, a economia vem com a implementação do Atestmed, sistema on-line que dispensa a perícia presencial para a concessão do auxílio-doença, e da adoção de medidas cautelares e administrativas. O Atestmed gera economia porque dispensa pagamentos atrasados por demora em perícia, por exemplo.

Em relação ao Bolsa Família, o secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos, Sérgio Firpo, explicou que, devido a ações internas do Ministério de



Desenvolvimento Social, o orçamento do programa em 2025 será o mesmo de 2023, de R\$ 166,3 bilhões. Na última avaliação do orçamento deste ano, a previsão para 2024 era de R\$ 168,6 bilhões.

— Os R\$ 25,9 bilhões são, para simplificar, um corte de gastos. Caso a gente não tivesse feito esse esforço, teria R\$ 25,9 bilhões a mais de despesas no Orçamento. Trata-se sim de corte de gastos. Não estamos acabando com um programa como um todo, mas, dentro dos programas existentes, estamos fazendo esforço para revisar cada um dos itens para que, de fato, a gente economize R\$ 25,9 bilhões no ano que vem — disse o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan.

### Veja as áreas atingidas:

- Benefício de Prestação Continuada (BPC) / CadÚnico desatualizado: R\$ 4,3 bilhões
- Benefício de Prestação Continuada (BPC) / Reavaliação Pericial: R\$ 2,1 bilhões
- INSS / Atestmed: R\$ 6,2 bilhões
- INSS / Medidas Cautelares e Medidas Administrativas: R\$ 1,1 bilhão
- Reavaliação Benefícios por Incapacidade: R\$ 3,2 bilhões
- Bolsa Família: R\$ 2,3 bilhões
- Pessoal: R\$ 2 bilhões
- Proagro: R\$ 3,7 bilhões
- Seguro defeso: R\$ 1,1 bilhão

Segundo Durigan, algumas medidas vão ser acompanhadas de modificações legislativas para dar mais segurança jurídica ao governo, como é o caso de medidas cautelares e medidas administrativas relativas aos benefícios previdenciários. O secretário explicou que as mudanças já estão presentes no projeto de compensação de desoneração da folha de pagamento, discutido no Congresso, e que não devem ser enviadas novas medidas ao Legislativo.

A economia com o seguro defeso (pago a pescadores artesanais durante períodos em que não pode pescar) também contará com um ajuste para endurecer as regras, com expectativa de redução de 20% dos benefícios pagos atualmente, que giram em torno de 1 milhão por ano, conforme o Ministério do Planejamento.

### Meta fiscal

O plano é parte da solução encontrada para fechar as contas e manter de pé o arcabouço fiscal nos próximos anos. A meta fiscal para 2024 e 2025 é zero, com intervalo de tolerância de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB).

Atualmente, a projeção para este ano é de déficit primário de R\$ 28,8 bilhões, no limite da margem de tolerância. Além disso, R\$ 15 bilhões em despesas foram congeladas.

### Ministro pôs economia com BPC em dúvida

O ministro Desenvolvimento Social (MDS), Wellington Dias, responsável pelo cadastro dos beneficiários, disse ao GLOBO — em entrevista publicada nesta quarta-feira — que a redução de gastos com o BPC era incerta. O ministro disse que o trabalho de revisão do cadastro já foi iniciado, mas só deve terminar em março de 2025. Até lá, é possível que exclusões de nomes diante da constatação de irregularidades sejam compensadas pela entrada de novos beneficiários, já que o número de requerimentos do auxílio tem aumentado. Segundo ele, por isso, não é possível estimar desde já o resultado a que se chegará.

O secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos, Sérgio Firpo, argumentou que a projeção é conservadora. Em relação à reavaliação dos beneficiários do



auxílio-doença, iniciada em julho, o secretário explicou que 50% dos pagamentos são cessados logo após a análise, mas até 90 dias depois outros benefícios podem ser cancelados.

— Essa é uma preocupação que todos temos. Sobre a incerteza, toda projeção é incerta, há uma incerteza, a questão é que a gente tem estimativas que são as melhores que conseguimos gerar com base nas informações existentes. A gente acredita que boa parte das evidências trazidas corroboram nossas estimativas — disse.

Guimarães acrescentou que, caso as medidas não sejam suficientes, o governo terá de lançar mão de congelamento do orçamento, como já fez este ano. O secretário ainda destacou que pode ser feito pente-fino em outros programas, além de outros eixos que vão fazer parte do trabalho de revisão de gastos.

— Se não for suficiente, vai acontecer algo semelhante ao que aconteceu este ano, que não é ideal, que é fazer contingenciamento ou bloqueio no orçamento público. Todos queremos que isso não ocorra e então vamos trabalhar para que a revisão seja até maior, para que tenhamos mais discricionárias para fazer políticas públicas — disse.

### **BPC subiu**

A revisão do BPC — uma checagem ampla para fechar as portas contra fraudes — passou a ser uma das principais apostas para se chegar ao valor. O BPC é um salário mínimo pago a idosos e pessoas com deficiência de baixa renda.

O benefício está na mira do governo porque o número de favorecidos vem aumentando rapidamente desde 2022. De janeiro de 2019 a maio de 2022, houve aumento de 130 mil beneficiários. De lá para cá, o crescimento ultrapassa 1 milhão.

A revisão no BPC vai começar com cerca de 460 mil pessoas que não atualizam o cadastro há bastante tempo, de um total de cerca de 6 milhões de beneficiários. É desse grupo que deve sair o maior número de irregularidades detectadas.

Em média, o índice de fraudes nesses casos gira em torno de 50%, de acordo com o ministro. No caso do BPC, um milhão de beneficiários representa desembolsos de cerca de R\$ 16,8 bilhões ao ano.

### **Economia em 2024**

O pente-fino em programas é considerado o primeiro passo de uma agenda de revisão de gastos do governo. Isso se tornou mais necessário diante do aumento ininterrupto de despesas obrigatórias, como benefícios previdenciários e assistenciais, e da resistência da ala política do governo em fazer mudanças mais estruturais nos gastos, como nas regras dos mínimos constitucionais de saúde e de educação.

— O que temos discutido muito é a revisão vertical, aprofundamento das políticas públicas vigentes para tentar entender se há possibilidade de melhoria. Esse é o foco. Os outros eixos são a integração de políticas públicas, possibilidade de revisão de vinculações e revisão em benefícios tributários — disse o secretário-executivo do Ministério do Planejamento, Gustavo Guimarães.

Firpo afirmou que o debate sobre a integração de políticas públicas, que aperfeiçoa o desenho, evitando desperdícios e aumentando a cobertura, não está interdito.

— É algo que a gente tem discutido e o debate não está interdito, o presidente Lula nos deu essa possibilidade de realizar estudos que serão feitos dentro do ministério e podem ser levados ao Executivo caso seja avaliado que são necessárias — afirmou.

### **Aumento de receita**

Além do corte de gastos, a equipe econômica vai enviar junto com o orçamento projetos de lei para aumentar a arrecadação no ano que vem com a tributação de Juros sobre o Capital Próprio (JCP) e a CSLL. Essas medidas, porém, podem ser retiradas até o fim do ano, caso o governo verifique que as medidas apresentadas pelo Senado para compensar a desoneração da folha serão suficientes para compensar a perda de receitas.

Para este ano, a Receita Federal estima que a compensação seja de cerca de R\$ 26 bilhões. Conforme o projeto de lei, que agora está na Câmara, em 2025 começará uma reoneração gradual.

### Auxílio-gás

Segundo o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Duringan, a ampliação do auxílio-gás, anunciada pelo presidente Lula nesta segunda, não irá impactar na economia de recursos com a revisão de benefícios prevista pela equipe econômica para o ano que vem.

— A ideia é fazer esse programa que seja um aderido por diversas empresas que tenham compatibilidade fiscal, que prevê renúncias, se de fato o projeto for aprovado como foi apresentado, então ele não consome a economia que foi anunciada hoje.

Atualmente, 5,6 milhões de famílias têm o benefício. A ideia é que, a partir de janeiro de 2025, os beneficiários do Bolsa Família possam receber diretamente dos revendedores, botijões de gás de cozinha de graça. Hoje, o benefício é pago bimestralmente junto com o Bolsa Família como um adicional. Assim, o beneficiário tem liberdade sobre o que fazer com o dinheiro.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/08/2024*

### CAMPOS NETO DIZ QUE PRÉVIA DA INFLAÇÃO VEIO MELHOR QUE ESPERADO, MAS AINDA NÃO TRAZ 'CONFORTO'

Presidente do BC afirma que ainda há diferença relevante entre as estimativas do mercado para a meta fiscal de 2024 e a projeção do governo. Fazenda trabalha com déficit zero

*Por Ana Flávia Pilar — São Paulo*



*Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central, em evento do Santander — Foto: Divulgação / Santander*

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse nesta quarta-feira que a prévia da inflação veio melhor que o esperado, mas não trouxe “conforto” e destacou que ainda existe uma diferença relevante entre as estimativas do mercado para a meta fiscal e a projeção do governo. O IPCA-15 desacelerou em agosto, mas analistas dizem que o indicador deve voltar a subir.

Na terça-feira, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que haverá um “esforço” no segundo semestre, que deve fazer com que o governo consiga atingir a meta de déficit zero para 2024, ainda dentro de margem de 0,25 ponto percentual para mais ou para menos.

Campos Neto, que participou da 25ª Conferência Anual do Santander, organizada pelo banco em São Paulo, ressaltou que a condução da política monetária está relacionada a um cenário de expectativas ancoradas, mas destacou que as despesas do governo continuam crescendo acima das receitas.

Além disso, disse que as inflações implícitas (diferença entre a taxa de juros real e a nominal) subiram bastante, estendendo-se até 2026, o que causa “um grande desconforto no Banco Central”. Ele garantiu, mais uma vez, que a autarquia vai fazer o que for preciso para atingir a meta de inflação.

### Desemprego mais baixo

— Ainda tem uma diferença grande entre o mercado espera e o que é a meta do governo. A gente reconhece que o governo tem se esforçado bastante, tem sido bastante difícil esse exercício, e a gente vê que, apesar de ter uma evolução de receita boa, as despesas estão subindo acima da receita.

O presidente do BC disse ainda que a autarquia tem olhado com atenção para o mercado de trabalho bastante aquecido. Campos Neto, no entanto, mencionou que os economistas inicialmente calculavam que uma taxa de desemprego abaixo de 9% teria impacto relevante sobre os preços, estimativas, o que não se concretizou. Depois, estimaram que esse cenário só aconteceria se a taxa caísse abaixo de 8% — o que também não aconteceu.

— E a gente está com um desemprego bem mais baixo (que esse patamar). E ainda (estamos), obviamente, com o setor de serviços um pouco pressionado, mas muito longe do que a gente imaginava um tempo atrás — concluiu.

### Eleição americana

Campos Neto elencou uma série de fatores externos que podem contaminar a economia nacional, como mercado de trabalho aquecido e níveis baixos de desemprego. A corrida pela presidência americana também foi mencionada, sobretudo porque não há sinais de austeridade tanto pelo lado democrata, quanto pelo lado republicano.

Além disso, Kamala Harris e Donald Trump sinalizam que devem aumentar o protecionismo em relação a produtos chineses, com sobretaxas de importação. Combinados, esses fatores poderiam impactar os preços, o que levaria ao Federal Reserve (Fed, o banco central americano) a manter os juros em patamar mais elevado.

### Quase intervenção no câmbio

Campos Neto também disse a autoridade chegou “muito perto” de intervir no câmbio em alguns momentos e está “sempre com o dedo no gatilho” para atuar se for necessário.

--- A gente chegou muito perto de fazer intervenção em alguns momentos. Significa que o Banco Central vai atuar se for preciso, e está sempre com o dedo no gatilho --- disse o presidente do BC.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 28/08/2024*

## HADDAD ANUNCIA INDICAÇÃO DE GABRIEL GALÍPOLO COMO PRÓXIMO PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL, NO LUGAR DE ROBERTO CAMPOS NETO

Nome será sabatinado e terá que ser aprovado pelo Senado  
*Por Thaís Barcellos e Sérgio Roxo — Brasília*



*Gabriel Galípolo e Fernando Haddad durante anúncio no Planalto — Foto: Cristiano Mariz*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou nesta quarta-feira a indicação de Gabriel Galípolo para a presidência do Banco Central. A escolha do diretor de Política Monetária do BC já era esperada pelo mercado, pela proximidade dele com a equipe econômica.

— O presidente (Lula) me encarregou de anunciar que hoje indicará o Gabriel Galípolo para a presidência do Banco Central — disse Haddad, no Palácio do Planalto.



Galípolo assumirá a chefia do BC no lugar de Roberto Campos Neto, que deixará o cargo no fim do ano. Ele ainda precisará ser sabatinado e ter seu nome aprovado pelo Senado. Caso seja efetivamente nomeado, ficará no cargo por quatro anos, podendo ser reconduzido por mais quatro.

Em seu primeiro pronunciamento como escolhido para liderar o BC, Galípolo afirmou que a indicação era "uma honra, um prazer e uma imensa responsabilidade".

— A indicação ainda depende da aprovação do Senado, então vou ser breve para respeitar a institucionalidade. Mas quero dizer que, na mesma magnitude, é uma honra, um prazer e uma responsabilidade imensa ser indicado à presidência do BC pelo ministro Fernando Haddad e pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. É uma honra enorme, uma grande responsabilidade e estou muito contente — disse o diretor.

Haddad afirmou que o dia da sabatina depende do Senado e que o governo vai respeitar a "institucionalidade" da casa. O ministro disse que está tentando entrar em contato com o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) para discutir o assunto.

— A sabatina é uma atribuição do Senado Federal. O presidente Lula chegou a conversar com o presidente Pacheco sobre a melhor oportunidade. Mas isso cabe ao Senado marcar e decidir. Mas quero crer que estão sintonizados os presidentes Pacheco e Lula sobre a importância dessa indicação — disse o ministro.

Poucos meses após ter assumido como secretário-executivo do Ministério da Fazenda do terceiro mandato do governo Lula, Galípolo deixou o cargo para integrar a diretoria do Banco Central, por indicação da Fazenda. Ele havia assumido o posto de número 2 de Haddad depois de integrar a equipe de transição e ser peça importante na campanha de Lula.

Galípolo acumula experiências no setor público e privado, sendo reconhecido por ser uma das figuras-chaves para intermediar a relação entre a campanha do então candidato Luiz Inácio Lula da Silva com atores do mercado financeiro, nas eleições de 2022.

O diretor atuou de 2017 a 2021 como presidente do Banco Fator. É formado em Ciências Econômicas e mestre em Economia Política pela PUC de São Paulo, instituição na qual também foi professor nos cursos de graduação, de 2006 a 2012. Além disso, lecionou no MBA de PPPs e Concessões da FESPSP (Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo).

### Outros diretores

Com a saída de Galípolo da diretoria de Política Monetária para ocupar a presidência, Lula ainda terá de indicar outros três diretores para ocupar as cadeiras que ficarão vagas no fim deste ano. Os mandatos do diretor de Regulação, Otávio Damaso, e de Relacionamento, Cidadania e Supervisão de Conduta, Carolina Barros.

Veja lista: Governo prevê economizar R\$ 10,5 bilhões no INSS e R\$ 6,4 bilhões no BPC em 2025  
Segundo Haddad, a partir de agora, o governo vai começar a trabalhar a escolha dos diretores.

— A partir de agora nós vamos começar a trabalhar os três nomes que vão compor a diretoria, o que será feito como ato contínuo ao encaminhamento do nome do Gabriel para o Senado Federal, e oportunamente nós devemos, depois de entrevistar e tomar decisão junto ao presidente da República, indicar os três diretores que vão compor a nova diretoria.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 28/08/2024*

## STJ PROÍBE COBRANÇA CONSIDERADA ILEGAL NOS PORTOS APÓS 24 ANOS DE DISPUTAS BILIONÁRIAS

*Por Lauro Jardim*



**Fachada do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em Brasília — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo**

Com um placar de 4 a 1, a Primeira Turma do STJ decidiu proibir a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SEE) ou Terminal Handling Charge 2 (THC2), nos portos brasileiros. Essa cobrança refere-se à movimentação de contêineres desde o costado do navio até o portão do terminal.

A decisão encerra uma controvérsia que se arrastou por 24 anos e foi amplamente discutida por diversas entidades, incluindo o Cade, Antaq, TCU e o Judiciário. O caso teve origem numa ação proposta pela operadora Marimex contra a empresa Embraport.

Durante o julgamento, a relatora, ministra Regina Helena Costa, afirmou que a cobrança é anticoncorrencial e infringe as leis antitruste do Brasil, já tendo sido considerada ilegal pelo Cade.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 28/08/2024**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### GOVERNO ARTICULA COM SENADO PARA QUE SABATINA DE GALÍPOLO SEJA NA PRÓXIMA TERÇA

A estratégia do governo é a de aprovar logo o nome para a presidência do Banco Central e depois encaminhar o dos 3 diretores que também precisa indicar até o fim do ano

**Por Célia Froufe (Broadcast)**

BRASÍLIA - O governo articula com o Senado para que a sabatina de Gabriel Galípolo, diretor de Política Monetária do Banco Central (BC), confirmado nesta quarta-feira, 28, como o indicado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva à presidência da instituição, ocorra na próxima terça-feira, 3, na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE). O Estadão havia antecipado que, antes mesmo da confirmação do nome, o governo e o Senado negociavam para que a sabatina ocorresse na primeira semana de setembro.

Se for aprovado, Galípolo assumirá o posto em janeiro do ano que vem, sucedendo o atual presidente, Roberto Campos Neto, escolhido para a vaga ainda no governo de Jair Bolsonaro.

Mais cedo, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que ainda nesta quarta-feira, 28, conversaria com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para acertar as datas. O senador Vanderlan Cardoso (PSD-GO), presidente da CAE, está fora de Brasília nesta quarta-feira. Ele já adiantou, no entanto, que o nome de Galípolo teria grandes chances de ser aprovado para a presidência, pois se trata de alguém já conhecido no Congresso.



**Indicação do nome de Galípolo para chefiar o BC a partir de janeiro foi confirmada pelo governo nesta quarta-feira, 28 Foto: Felipe Rau / Estadão**

A estratégia do governo é a de, primeiro, aprovar a mudança de cargo de Galípolo para apenas depois encaminhar o nome dos três diretores que precisa indicar até o fim do ano também. Isso porque uma das vagas é a que será aberta com a transição do atual diretor para a presidência. As outras duas vagas são para substituir os

diretores de Regulação, Otávio Damaso, e de Relacionamento, Carolina de Assis Barros, que também chegarão ao fim do mandato em 31 de dezembro.

A estratégia que vem sendo montada é de que a oficialização dos nomes ocorra apenas em outubro, apenas após as eleições municipais. A expectativa é a de que haja tempo hábil para que os indicados sejam apresentados a parlamentares da base e da oposição antes da sabatina, que poderia acontecer em novembro.

Foi esse o modus operandi das indicações mais recentes ao BC, com os candidatos às vagas da instituição fazendo visitas de apresentação e cortesia aos senadores. Todos foram aprovados com baixas rejeições. Os questionamentos dos congressistas a Paulo Picchetti (Assuntos Internacionais) e Rodrigo Teixeira (Administração), em novembro de 2023, foram muito tranquilas, depois que os feitos a Galípolo e Ailton Aquino (Fiscalização), em julho do ano passado, foram consideradas “mamão com açúcar”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 28/08/2024*

## QUEM É GABRIEL GALÍPOLO, ECONOMISTA INDICADO POR LULA PARA SER PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL

Economista de 42 anos é o mais novo ocupante do posto desde a indicação de Arminio Fraga, em 1999, e se aproximou do petista ainda antes do início da campanha eleitoral de 2022

*Por Alvaro Gribel*

BRASÍLIA – Indicado para a presidência do Banco Central pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o economista Gabriel Galípolo atinge o ponto alto de sua carreira aos 42 anos. Desde a indicação de Arminio Fraga para o mesmo cargo, em 1999, ele é o integrante mais novo a ocupar o posto na instituição responsável por definir a taxa de juros e a política monetária do País.

Formado em economia pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), com mestrado em economia política pela mesma instituição, Galípolo foi presidente do Banco Fator, entre 2017 e 2021, e se aproximou da cúpula petista no final de 2021, ainda antes da pré-campanha para as eleições presidenciais.

Com a vitória de Lula, teve papel importante durante a transição entre os dois governos, atuando como braço direito de Fernando Haddad, que se tornaria ministro da Fazenda. No início do mandato, em janeiro de 2023, assumiu a Secretaria-Executiva da Fazenda, sendo o número 2 da pasta, até ser indicado para a diretoria de Política Monetária do Banco Central, em maio do mesmo ano.



*Economista de 42 anos é o mais novo ocupante do posto desde a indicação de Arminio Fraga, em 1999. Foto: Felipe Rau/Estadão*

O movimento foi visto no mercado financeiro como uma forma de o governo fazer uma transição sem sobressaltos no BC. Desde então, ele sempre foi visto como o favorito para a indicação por Lula. Em abril, o Estadão antecipou que o anúncio do nome para suceder Campos Neto seria feito mais cedo, de modo que a transição fosse “suave e colaborativa”.

Galípolo já teve experiência no setor público. No governo de São Paulo, sob José Serra, foi chefe da Assessoria Econômica da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, em 2007, e diretor da Unidade de Estruturação de Projetos de Concessão e PPPs, em 2008. Também foi sócio e diretor da Galípolo Consultoria, entre 2009 e 2022.

### Aproximação com Lula



Antes de se aproximar da cúpula petista, Galípolo foi sócio do economista Luiz Gonzaga Belluzzo, por um ano, com quem escreveu três livros: “Manda quem pode, obedece quem tem prejuízo”, de 2017, “A escassez na abundância capitalista”, de 2019, e “Dinheiro: o poder da abstração real”, de 2021.

No segundo semestre de 2021, Lula pediu uma reunião com alguns economistas para tentar entender por que o mercado financeiro havia abraçado o então presidente Jair Bolsonaro, apesar das constantes declarações vistas como ameaças à democracia.

A proximidade com Belluzzo – economista historicamente ligado ao PT – e a chefia do Banco Fator credenciaram Galípolo para a conversa. Sua resposta ao questionamento de Lula – franca e direta – teria agradado o então candidato, que passou a convidar o economista para participar de novos encontros.

O argumento de Galípolo era que os investidores tinham uma visão pragmática da política em Brasília e tentavam proteger o seu patrimônio de oscilações e risco. Por isso, teriam abraçado a agenda liberal do então ministro da Economia, Paulo Guedes, sem apostar em uma ruptura democrática.

Em abril, a então presidente do PT, Gleisi Hoffmann, foi convidada a participar de um encontro do grupo Esfera Brasil, em São Paulo. A presença de Galípolo ajudou a quebrar o gelo entre a petista e empresários e investidores.

Nas reuniões com a cúpula petista, Galípolo tentava sempre manter uma postura discreta, já que ele não era um quadro do partido e poderia despertar ciúmes em outros economistas mais ligados à legenda.

### **Divisão do Copom abalou confiança**

Desde que assumiu o cargo de diretor de Política Monetária, Galípolo vem ampliando sua interlocução com o mercado financeiro. O ponto de estresse, contudo, aconteceu na reunião de maio deste ano, quando houve uma divergência, por 5 a 4, em relação ao tamanho do corte da Selic naquele encontro.

Galípolo e outros três diretores indicados por Lula defenderam um corte de meio ponto, enquanto outros cinco diretores que vieram da administração Bolsonaro, incluindo Campos Neto, votaram por uma redução menor, de 0,25 ponto. A divisão foi lida por vários integrantes do mercado como uma interferência política – o que foi prontamente negado tanto pelo BC quanto por integrantes do Ministério da Fazenda.

Nas outras duas reuniões, em junho e julho, as decisões foram unânimes, com a manutenção da taxa em 10,5% ao ano – o que ajudou na recuperação da confiança. Nas últimas semanas, com a proximidade do anúncio pelo presidente Lula, Galípolo passou a adotar um tom até mais duro do que Roberto Campos Neto. Ainda assim, o seu nome foi confirmado por Lula.

### **Filosofia e punk-rock**

Ainda na graduação, na PUC-SP, Galípolo se aproximou de economistas de perfis distintos, como Persio Arida, um dos criadores do Plano Real, e Belluzzo, de perfil mais desenvolvimentista.

A convite do economista e professor José Marcio Rego, começou a participar de reuniões na casa de Arida, onde discutia filosofia aos sábados pela manhã, e debatia autores como Edmund Husserl, Max Horkheimer e Theodor W. Adorno. Já na casa de Belluzzo, conheceu nomes como Fernando Henrique Cardoso, Ruy Fausto, e José Arthur Giannotti.

Sua proximidade com o ministro Fernando Haddad foi acelerada por conversas sobre filosofia da física, e suas relações com a economia, o que também era tema de interesse de Haddad, mas pela ótica da antropologia.

Em conversa com o Estadão, em agosto do ano passado, logo após sua nomeação para a diretoria do Banco Central, compartilhou dicas de livros e discos com os leitores, na seção “Pra Ver, ouvir e pensar”. Recomendou ler o escritor russo Fiódor Dostoiévski, divertir-se com uma comédia italiana e cair no punk-rock brasileiro da década de 80 da banda Plebe Rude.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2024*

## **PETROBRAS: DECRETO DO GOVERNO QUE MUDA REGULAÇÃO DO GÁS NÃO ATRAPALHA ESTATAL, DIZ MAGDA**

Segundo presidente da companhia, Petrobras quer ampliar o fornecimento de gás natural para a indústria de fertilizantes e petroquímica para possibilitar comercialização a preços mais competitivos

*Por Renan Monteiro (Broadcast)*

BRASÍLIA - A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, negou nesta quarta-feira, 28, que decreto que muda a regulação do gás natural, lançado pelo governo nesta segunda, 26, tenha impacto na expectativa de investimentos da companhia.

“Isso não nos atrapalha. O que nós estamos fazendo já é um esforço muito grande na direção do gás natural. A Rota 3 vem agora no final de setembro e nós vamos botar mais gás no mercado brasileiro”, declarou, em conversa com jornalistas.

O objetivo do decreto é tentar reduzir o preço do produto, depois de várias tentativas frustradas feitas em governos anteriores. Entre as principais ações estão a possibilidade de a Agência Nacional do Petróleo (ANP) rever o percentual de gás que é reinjetado nos poços pelas petrolíferas durante a produção de petróleo em alto-mar; o estabelecimento de um preço-teto para a remuneração de uso de gasodutos; e a venda de gás diretamente às distribuidoras pela estatal Pré-Sal Petróleo (PPSA).



*Magda disse que, em alguns campos, não será possível reduzir o nível de reinjeção do gás natural, como quer o governo, em função de barreiras na infraestrutura Foto: Pedro Kirilos/Estadão*

Magda também afirmou que a Petrobras está “olhando” para a indústria de fertilizantes e petroquímica como um “grande espaço” para ampliar o fornecimento do gás natural. O esforço, diz ela, é possibilitar a comercialização do gás em preços mais competitivos.

“Se a gente fosse fornecer todo o gás necessário para fazer todo o fertilizante nitrogenado do País, a gente precisaria de 30 milhões de m<sup>3</sup> por dia, o que não temos hoje para disponibilizar”, estimou.

Magda também foi questionada sobre a entrada da PPSA no mercado de gás brasileiro, e a concorrência esperada com a Petrobras — a partir da nova regulamentação do decreto do governo. “Acredito que não (haverá concorrência com a Petrobras). O mercado de gás é muito grande no Brasil, o potencial do mercado de gás é muito grande”, declarou.

### **Reinjeção de gás**

Magda disse ainda que, em alguns campos, não será possível reduzir o nível de reinjeção do gás natural, como quer o governo, em função de barreiras na infraestrutura. Parte das plataformas da companhia foram desenhadas em governos passados sem possibilidade de exportação de gás para a costa. Ela disse que esse ponto está sendo revisto, como uma “correção de rotas” da empresa.

O governo quer reduzir a reinjeção do gás natural extraído durante a exploração do petróleo e aumentar o escoamento do produto para o mercado brasileiro. Na ponta, aumentar a oferta e reduzir preços.



“Em alguns campos não será possível, em outros sim. Com a Rota 3, por exemplo, vamos trazer gás para a costa e, por óbvio, vamos reduzir a reinjeção de gás. E não vamos reduzir a reinjeção de gás tanto quanto queríamos por essa questão (de infraestrutura)”, declarou.

Essa “correção de rota”, acrescentou, será feita a partir de novas plataformas. “Nas que estão lá e estão sendo entregues não vai ser possível. Tanto é que o decreto diz que vamos fazer isso onde há viabilidade técnica”, mencionou. “(A reinjeção) é um assunto delicado, porque evita a possibilidade de comercialização de uma quantidade muito grande de recursos”, disse.

Lula fez na segunda-feira, 26, uma cobrança direta para a Petrobras, avisando que a empresa não pode “queimar gás”. O presidente defendeu ainda que o gás tem de ser “instrumento da cesta básica” e disse que a população não consegue pagar R\$ 140 pelo botijão em alguns Estados.

“Uma coisa que eu gostei demais do decreto foi endereçar algo que é muito caro para o mundo: nós não podemos ter um projeto de petróleo, com gás associado em alto-mar, que não endereça a possibilidade de exportação de gás para a costa. Neste ponto o decreto está de parabéns”, avaliou a presidente da Petrobras.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 28/08/2024*

### **‘PACOTE DO GÁS É AVANÇO E POLÍTICA NECESSÁRIA EM SETOR ESTRATÉGICO’, DIZ PRESIDENTE DA ABRACE**

Para Paulo Pedrosa, presidente da Associação dos Grandes Consumidores de Energia (Abrace), setor de petróleo estava acomodado, preferindo vender ‘metade do gás pelo dobro do preço’

*Por Alvaro Gribel*

BRASÍLIA – Enquanto o setor de petróleo faz fortes críticas ao pacote de mudanças no mercado de gás natural anunciado pelo governo federal na segunda-feira, 26, os consumidores de energia enxergam as medidas como positivas. O presidente da Associação dos Grandes Consumidores de Energia (Abrace), Paulo Pedrosa, defende as medidas e diz que o objetivo é conseguir soluções de longo prazo, que reduzam o preço do insumo no País.

O entendimento, afirma ele, é de que outras tentativas feitas por governos anteriores foram frustradas e que estava cômodo para as petroleiras que a oferta de gás no País fosse baixa, para que os preços ficassem mais elevados. “É um mercado acomodado, prefere vender a metade do gás pelo dobro do preço”, afirmou Pedrosa em entrevista ao Estadão.

Entre as associadas da Abrace estão empresas dos setores de aço, alumínio, bebidas, fertilizantes e alimentos, entre outras. A seguir, os principais trechos da entrevista.

#### **Na visão dos grandes consumidores de energia, qual a avaliação do pacote do gás?**

É um avanço, uma ação de política pública necessária para um setor estratégico. A Lei do Gás (de 2021), pactuada no Congresso, não avançou. Essas medidas retomam a discussão da Lei do Gás, com protagonismo do formulador da política pública.

#### **O setor de petróleo diz que não haverá queda nos preços, porque a oferta de gás não vai subir rapidamente e pode haver paralisia em investimentos. Não é um tiro no pé?**

A visão da associação é de que o setor de gás é estratégico para o desenvolvimento do País. E se dá em torno de um produto que, afinal, é um bem da União. Há um papel, não se pode negar, da formulação da política do gás. E temos muita confiança de que o detalhamento das medidas que foram tomadas vai ser em favor do mercado competitivo de gás, não vai ser contra ninguém. Muitas vezes, a gente olha para o mercado de gás e nos parece um mercado acomodado, de preferir vender metade do gás pelo dobro do preço.

#### **Em quanto tempo o setor espera que o gás fique mais barato e em que magnitude?**

O que defendemos com o governo é a realização de leilões competitivos de longo prazo para promover o encontro da demanda e da oferta no futuro. É claro que o curto prazo é importante para nós, mas temos um olhar de ações mais estruturais, mais ligadas à transição energética. Foi bom o anúncio ter acontecido em um evento de transição energética. O gás é uma oportunidade para a descarbonização da indústria, e não para a carbonização do setor elétrico.



*Paulo Pedrosa, presidente da Abrace Foto: Helvio Romero/Estadão*

### **Outros governos tentaram reduzir o preço do gás, mas não conseguiram. Por que agora seria diferente?**

Essas medidas estão tocando em pontos importantes, e isso está combinado, por exemplo, com movimentos do governo para diversificar a oferta de gás, vindo da Bolívia e também da Argentina. Há harmonização das regulações estaduais com a regulação federal. Há medidas voltadas para o acesso às estruturas essenciais, para o escoamento e tratamento de gás. É um pacote consistente e uma discussão para o diálogo. O setor já participou de vários movimentos como esse, como o Gás para Crescer, com muitos grupos de discussão. É natural que alguns setores fiquem preocupados com os aspectos das medidas, mas é hora de confiar e contribuir. É esse o mote, com muito respeito aos outros setores, aos produtores. Pode e deve ser bom para todo mundo, principalmente para o País.

### **O setor de petróleo fala em quebra de contratos, com risco jurídico para toda a economia.**

Não vejo dessa forma. Até porque o pacote, no final – onde ele foi considerado como uma intervenção, que não leio dessa forma, mas como ação – delega poderes à Agência Nacional de Petróleo (ANP). E a agência vai fazer isso dentro das regras do jogo. Não vejo esse ângulo da quebra de contrato. Não é esse o compromisso do governo, não entendo dessa forma.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2024*

## **DECRETO DO GÁS É RETROCESSO, DIZ EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS JOSÉ MAURO COELHO**

Para executivo, em vez de propiciar uma abertura maior do mercado, o governo está promovendo uma intervenção maior

*Por Denise Luna (Broadcast)*

RIO - O decreto do governo para incentivar o mercado de gás natural no Brasil, anunciado na segunda-feira, 26, e publicado na terça-feira, 27, no Diário Oficial da União, é um retrocesso, disse ao Estadão/Broadcast o ex-presidente da Petrobras, José Mauro Coelho, presidente da Aurum Energia. Ele lembra que desde 2016, o Brasil iniciou a abertura desse mercado com objetivo de trazer mais investidores e, com isso, mais concorrência para reduzir o preço do gás ao consumidor final.

“Em vez de propiciar uma abertura maior do mercado, você traz uma intervenção maior, com a ANP (Agência Nacional do Petróleo e Biocombustíveis) regulando tarifas de escoamento e processamento de gás natural. Obviamente temos de ver o impacto que isso vai fazer no apetite dos investidores nesse segmento”, afirmou Coelho, que também foi secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia, além de ter sido diretor da Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Mesmo assim, o executivo destacou pontos importantes do decreto, como a questão da Pré-Sal Petróleo (PPSA) poder escoar e processar o gás vendido da União. “Obviamente tem um desafio relacionado a isso que é preparar a Pré-Sal Petróleo para agir como um operador e comercializador de gás natural”, destacou.



*José Mauro Coelho, ex-presidente da Petrobras Foto: Pedro Kirilos/Estadão.*

Outro desafio, ressaltou Coelho, será a capacidade de execução de mais uma agenda pela ANP, que além das novas medidas ainda precisa regulamentar a Lei do Gás, e pela frente ainda tem como tarefa a regulamentação do Combustível do Futuro.

“Não é uma crítica à ANP. Ela tem recursos financeiros e recursos humanos finitos, e uma grande agenda regulatória ainda proveniente da Lei do Gás, de 2021, e vem aí o Projeto de Lei do Combustível do Futuro, que ela vai ter de se debruçar. E agora, uma grande agenda regulatória do (programa) Gás para Empregar”, destacou. “Tenho dúvidas se a ANP com os recursos que ela tem hoje vai entregar toda essa regulamentação.”

### **Gás Release**

Um dos principais pontos que falta regulamentar na Lei do Gás, na avaliação de Coelho, é o Programa de Redução de Concentração, conhecido como Gás Release, que obriga o agente dominante do setor, no caso, a Petrobras, a vender gás natural para outros agentes comercializarem.

“Esse é um ponto fundamental para avançar na abertura do mercado de gás no Brasil. Enquanto todo o gás estiver na mão da Petrobras, a gente não avança. Está no decreto regulamentador da Lei do Gás, mas ainda não foi regulamentado. É fundamental, e o Gás para Empregar não trata desse tema”, criticou.

Também o trabalho designado à EPE, de elaborar o Plano Nacional de Infraestrutura de Gás foi avaliado por Coelho como de grande dificuldade, porque será preciso construir modelos, bancos de dados e estimar custos dos gasodutos. “Estimo, na minha avaliação, que a EPE de hoje até sair o Plano Nacional de Infraestrutura de Gás vai demorar algo em torno de dois anos, e é um tempo relevante, temos que analisar”, explicou.

Para o executivo, outro erro é a fixação de tarifas para o insumo, um caminho que o governo pode considerar mais fácil no curto prazo, mas que no médio e longo prazo pode trazer um efeito contrário.

“Isso não é a melhor solução, no curto prazo pode até funcionar, mas no médio de longo prazo leva à redução de investimentos, do número de players no mercado e também a redução da concorrência. Por fim, leva à questão do porquê não termos um preço melhor para o consumidor”, afirmou Coelho.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2024*

### **GOVERNO ADIA INVESTIMENTO EM NOVO TERMINAL NO PORTO DE SANTOS E ESTUDA ALTERNATIVAS PARA PROJETO**

Estudo de estatal ligada ao Ministério dos Portos para traçar cenários comparativos deve demorar 45 dias; objetivo é ter informações para definir um projeto remodelado de terminal

*Por Ivo Ribeiro*

O governo decidiu adiar para o próximo ano o investimento em um novo terminal de contêiner no porto de Santos para desafogar a movimentação de cargas no local e encomendou um estudo para avaliar alternativas ao projeto.

Um relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) havia solicitado que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Autoridade do Porto de Santos (APS) retomassem a licitação do terminal STS10, na região do Saboó, em até 30 dias.

O governo, porém, não acatou o prazo para lançar a licitação do projeto, como determinado pelos técnicos do TCU, no relatório concluído em julho. O Mpor e a APS, que faz a gestão do porto, qualificaram o trabalho como “recomendações”.

“O TCU não tem poder de determinar decisões ao ministério”, disse Alex Sandro de Ávila, Secretário Nacional de Portos, ao Estadão. Segundo o secretário, o Mpor não pode tomar a iniciativa de fazer a licitação do STS10 (projeto paralisado há quase dois anos) sem antes avaliar outras alternativas existentes.



***Na semana passada, o ministro do Mpor, Silvio Costa Filho, afirmou que a licitação do novo terminal do porto de Santos será realizada em 2025 Foto: Felipe Rau/Estadão***

Na semana passada, o ministro do Mpor, Silvio Costa Filho, afirmou em São Paulo, durante evento, que a licitação do novo terminal será realizada em 2025. Ávila disse, na sexta-feira, em conversa com o Estadão, que há, de fato, essa intenção, mas ressaltou que o STS10 será remodelado em relação ao formato original, de 2019. Ele é projetado para movimentar 2,3 milhões de TEUs (medida-padrão usada

para calcular o volume de um contêiner) ao ano.

“Com isso, teremos uma alternativa e a oportunidade de licitar um terminal de uso misto”, afirma. Isso, para o secretário, vai abrir oportunidades para o mercado e também para as empresas que já operam no porto fazer suas expansões. O Ecoporto, de pequeno porte, que fica na área prevista para STS10 e opera com contrato provisório até o final do ano, não deverá continuar em atividade, atualmente já bem reduzida.

Um estudo de avaliação, informou o secretário, foi pedido à Infra S.A, estatal ligada ao Mpor que planeja e estrutura projetos na área de transportes. “A empresa vai traçar cenários, comparando a instalação de novo terminal e adensamentos (expansão) dos terminais existentes em Santos”, disse.

“A licitação em 2025 foi uma sinalização do ministro e será tomada a decisão que for mais vantajosa”, afirmou o secretário. Segundo ele, o STS10 remodelado é uma boa alternativa, compondo uma solução que envolve expansões dos atuais terminais. “A licitação (do STS10) para elevar a capacidade de movimentação de contêineres em Santos é importante, mas há outras opções”, ressalta Ávila.

Costa Filho e Ávila fizeram recentemente uma reunião com Bruno Dantas, presidente do TCU, para discutir o assunto e apresentar ao tribunal e seus técnicos alternativas para o porto. “Estamos tentando construir um caminho conjunto com TCU, Casa Civil e APS, num grupo de trabalho”, informou.

Para o secretário, o prazo de 30 dias fixados pelo tribunal para lançar a licitação do STS-10 era inviável. “O processo é complexo, requer mais informações técnicas”. Um projeto portuário “greenfield”, de médio ou grande porte, não sai em menos de três a cinco anos de construção e antes precisa de licenciamento ambiental e estudos de engenharia, disse. E o investimento, no caso, é vultoso, acrescentou Ávila.

### **Donos de carga e operadores pedem terminal**

Segundo a APS, há planos de expansão dos terminais privados que operam no porto santista — Santos Brasil, DP World Santos (DPW) e Brasil Terminais Portos (BTP), além do Ecoporto. Juntos, eles dispõem de capacidade para movimentar 5,9 milhões de TEUs ao ano. Conforme dados da gestora do porto, com as expansões, o volume saltaria para 7,5 milhões de TEUs em 2030. Os terminais já estão operando acima dos índices considerados aceitáveis internacionalmente.

A Infra deve realizar o trabalho de “cenários comparativos” em 45 dias. O passo seguinte, informa Ávila, será uma etapa de análise interna e depois encaminhar ao ministro. A expectativa é que, até o final do ano, os estudos e análises estejam concluídos e sobre a mesa do ministro. “Precisamos de um conforto técnico, bem abalizado, para poder tomar a melhor decisão”.

O Estadão mostrou recentemente que há reclamações de donos de cargas, como os exportadores de café, do Centronave, que reúne os armadores de contêineres, e da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), referentes a diversos gargalos enfrentados nas operações do Porto de Santos.

O secretário diz que o cenário do País hoje é diferente daquele quando o projeto do STS10 foi elaborado, em 2019, rebatendo as pressões que o Mpor tem recebido para fazer a licitação do terminal. “No anterior, de 2022, o STS10 estava vinculado à privatização do porto de Santos, que foi descartada no atual governo. Hoje, há outra diretriz de política pública, que abrange leilões e expansões”, afirma.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 28/08/2024*



### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### ANAC APROVA R\$ 425 MILHÕES PARA RECONSTRUÇÃO DO AEROPORTO DO RIO GRANDE DO SUL

Valor estipulado para viabilizar o projeto é de cerca de R\$ 425 milhões, a serem pagos em duas parcelas

*Por Gabriela Pereira, Valor — Brasília*



**Aeroporto Internacional de Porto Alegre inundado em maio de 2024 — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil**

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou, em caráter cautelar, medida que prevê a reconstrução do Aeroporto Internacional de Porto Alegre. O valor estipulado para viabilizar o projeto é de cerca de R\$ 425 milhões, a serem pagos em duas parcelas. Inicialmente, a Fraport, concessionária responsável pelo aeroporto, solicitou o reconhecimento do direito a uma recomposição total estimada em R\$ 925,1 milhões.

A primeira parcela deve ser destinada a reconstruir toda a infraestrutura do aeroporto e tem valor de aproximadamente R\$ 362 milhões. Já a segunda parcela, de R\$ 63 milhões, será para a manutenção das atividades durante o período de reconstrução.

A medida, que foi publicada na edição desta quarta-feira (28) do "Diário Oficial da União" (DOU), estabelece que a concessionária responsável pelo aeroporto deverá apresentar, no prazo máximo de 30 dias, os desembolsos já realizados para fins de reconstrução e operação do ativo aeroportuário, bem como pagamentos que não se relacionam à operação do aeroporto e o detalhamento das estimativas mais atuais dos custos totais para reconstrução e operação do ativo aeroportuário, bem como o cronograma de execução.

A Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos da Anac (SRA) ficará responsável pelo recebimento das informações e por deliberar se existe a necessidade de concessão de novo prazo para a concessionária. O texto prevê também que os eventuais créditos que a administração do

aeroporto tenha junto ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) poderão ser utilizados para compensação, após autorização prévia do Ministério de Portos e Aeroportos.

“Durante o processo de revisão do contrato de concessão, serão verificados os direitos e as obrigações entre concessionária e poder concedente, o que poderá levar às hipóteses de confirmação ou revogação da medida cautelar, de reconhecimento de que não há direito ao reequilíbrio ou ainda da constatação de que o reequilíbrio é menor do que o solicitado. Caso ele for menor, os valores disponibilizados à Fraport deverão ser imediatamente ajustados e pagos ao Poder Público”, afirmou a Anac, por meio de nota.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/08/2024**

## COBRANÇA EXTRA NOS PORTOS É IRREGULAR, DECIDE STJ

É a primeira decisão da Corte que avalia o mérito de taxa cobrada para separação e entrega de contêineres

**Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília**



**Fachada do Superior Tribunal de Justiça (STJ) — Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil/ MARcello Casal Jr/Agência Bras**

A 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a cobrança da taxa THC2 nos portos é ilegal. Trata-se da primeira decisão da Corte que avalia o mérito da cobrança, que está no centro de uma disputa de mais de 20 anos entre os terminais portuários, que ficam à beira-mar, e os retroportuários, conhecidos como “portos secos”.

A sigla THC2 refere-se ao termo em inglês Terminal Handling Charge 2, algo como cobrança para manuseio no terminal. Mais recentemente, também passou a ser chamado de Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SEE), que nada mais é do que o transporte e entrega de um contêiner para alguém que está fora do terminal portuário.

A cobrança é vista como irregular pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), pois prejudica os portos secos. Isso acontece porque o importador que quiser fazer a alfândega em um porto seco precisa pagar uma taxa de movimentação a mais do que aquele que deixar a mercadoria no terminal à beira-mar, daí o número 2 de THC2.

A discussão se arrasta há mais de 20 anos, com idas e vindas. Enquanto o Cade se posicionou contra a THC2, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) entende que ela pode ser cobrada. O caso chegou ao Tribunal de Contas da União (TCU), que também viu ilegalidade e proibiu a cobrança, que está suspensa desde 2022.

Tanto a posição do TCU quanto a decisão recente do STJ ainda podem ser alvo de recurso, mas a tendência agora é pelo fim definitivo da cobrança. Ex-conselheiro e ex-procurador-geral do Cade, Gilvandro Araújo diz que o posicionamento do STJ pode ser decisivo para encerrar, de vez, a disputa.

De acordo com ele, quem tiver interesse em judicializar a cobrança terá, a partir de agora, uma referência clara da Corte superior. “A decisão é muito relevante para enfatizar que a relação entre empresas, em mercados regulados, não pode prescindir da avaliação concorrencial”, afirmou Araújo, sócio do Carneiros Advogados.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 28/08/2024**

## LEILÃO DA ‘RODOVIA DA MORTE’ ATRAI OPPORTUNITY E 4UM

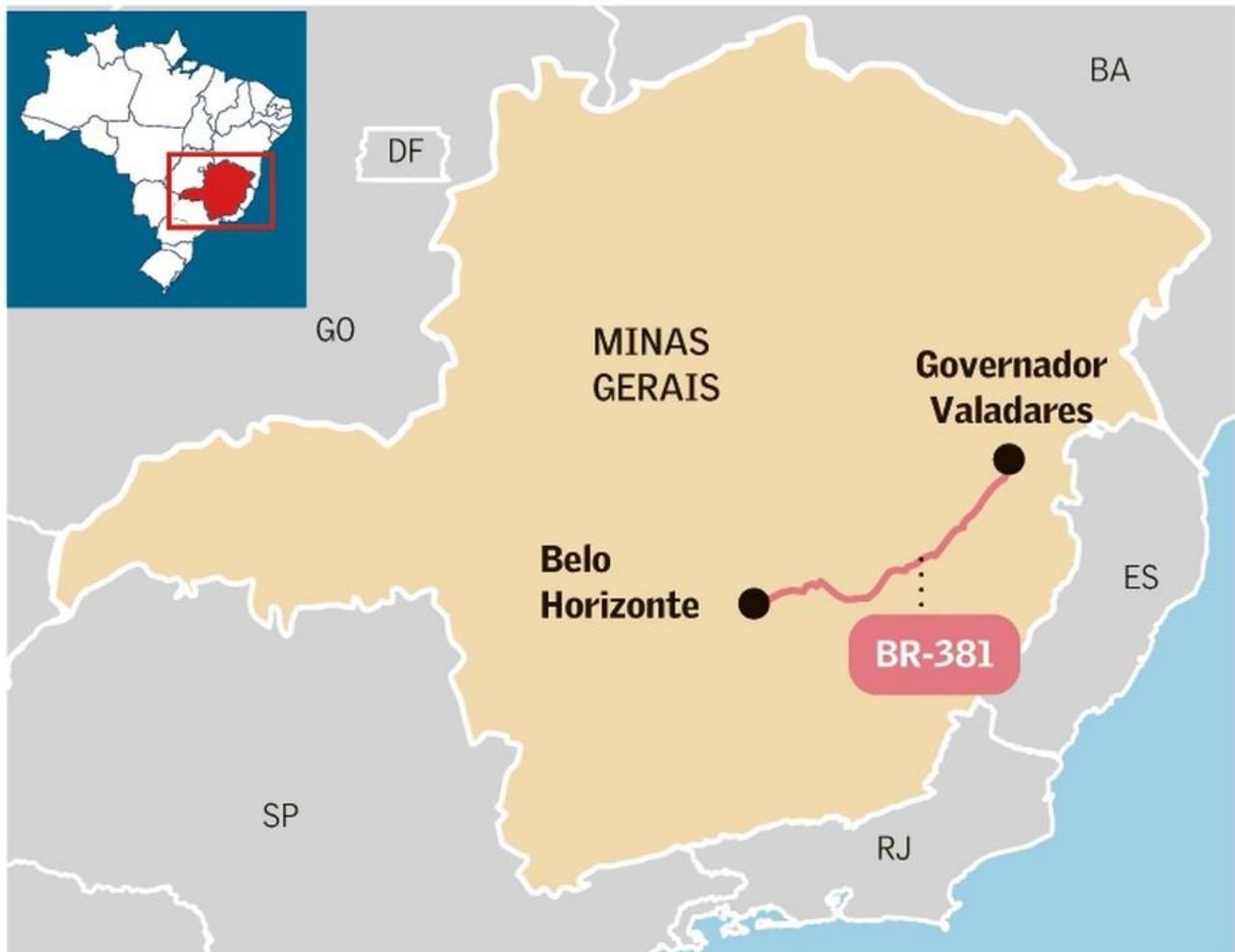
Após diversas tentativas frustradas, concessão será licitada nesta quinta. Os investimentos devem somar R\$ 5,5 bilhões

*Por Taís Hirata — De São Paulo*

Após diversas tentativas frustradas, o governo federal deverá tirar do papel a concessão da rodovia BR-381 entre Belo Horizonte e Governador Valadares (MG), que ficou conhecida como “Rodovia da Morte”. O leilão deverá ser realizado na quinta-feira (29).

## Nova concessão

### Governo faz leilão da BR-381 em Minas Gerais



**R\$ 5,5 bilhões**  
é o investimento (capex)  
previsto para as obras

**R\$ 3,7 bilhões**  
são as despesas  
operacionais estimadas  
para os 30 anos de  
concessão

**303 km**  
é a extensão do  
trecho rodoviário  
da concessão



Segundo fontes, deverão disputar o contrato duas gestoras de investimentos, que são novidades para o setor rodoviário: a Opportunity e a 4UM, formada pelas famílias Malucelli, Salazar e Federmann - acionistas das empresas MLC, Aterpa e Senpar.

A Opportunity já possui outros ativos de infraestrutura no país, como a operadora portuária Santos Brasil e uma participação minoritária na Equatorial Energia, porém, nenhum investimento no setor de rodovias. Trata-se de um segmento que o grupo vem sondando. No ano passado, a gestora já demonstrou interesse em comprar parte da Monte Rodovias - a operadora, que tem concessões no Nordeste, inclusive fez uma parte dos estudos da BR-381 para a Opportunity, mas não chegou a compor o consórcio, afirmou uma fonte.

Já o segundo concorrente da licitação, a gestora 4UM (antiga J. Malucelli Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários), afirma que concluiu neste mês a captação de um fundo de investimento em participações para atuar nos próximos leilões de rodovias, e a BR-381 será o primeiro alvo. Embora as famílias que compõem a gestora venham de empresas ligadas à construção e concessões de infraestrutura - a Aterpa, por exemplo, tem fatia minoritária na operação de saneamento do Amapá, em sociedade com a Equatorial, e a Senpar é uma das sócias do consórcio Way, que opera concessões rodoviárias do Mato Grosso do Sul -, a companhia diz que não há consórcio com as construtoras.

Procuradas, Opportunity e Monte não se manifestaram.

O contrato deverá ter 30 anos e gerar investimentos de R\$ 5,5 bilhões. As obras incluem a conclusão de 28 km de duplicações já iniciadas, além de mais 106,4 km de duplicação de novos trechos, 83 km de faixas adicionais e 9,7 km de vias marginais.

Entre 2021 e 2022, o governo Bolsonaro tentou fazer a concessão do trecho, em lote com a BR-262, mas o projeto não atraiu interessados. No ano passado, a atual gestão também tentou fazer a concessão, já excluindo o trecho da BR-262, mas a licitação tampouco teve sucesso. Desde então, foram feitas diversas mudanças no edital para viabilizar o interesse do setor privado.

Uma das medidas determinantes foi a decisão do governo federal de assumir, por meio do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), as obras em um trecho de 30 km, de Belo Horizonte a Caeté (MG), considerado muito complexo pelo setor privado devido à necessidade de desapropriações na região.

### **Obras devem somar R\$ 5,5 bi; vencerá grupo que oferecer maior desconto de tarifa**

Outra mudança foi o maior compartilhamento de riscos nos trechos em que há maior instabilidade geológica. Além disso, foi ampliada de forma significativa a taxa interna de retorno do contrato - de 9,9% para 11,97%.

Para Lucas Sant'anna, sócio do Machado Meyer, no cenário atual, é natural que projetos como esse, com maior risco, atraiam novos atores. "Quando você é um grupo mais novo no setor, a tendência é que a entrada seja feita em um ativo com competição menor, é mais difícil competir com os operadores tradicionais. E com as mudanças na matriz de risco do projeto, se abriu a possibilidade de uma concessão razoável, que tem a vantagem de ser federal, então com regulação madura."

A leitura dos analistas é que os operadores mais tradicionais se concentrarão nos leilões com menor risco, dado que já têm contratos adquiridos recentemente em fase de investimentos intensivos e que há outros leilões, de ativos mais consolidados, no radar.

Rodrigo Campos, sócio do Vernalha Pereira, destaca que nem mesmo a EPR, operadora da Equipav e da Perfin que tem participado dos últimos leilões e cujo portfólio é concentrado em Minas Gerais, entrou no projeto. "Por um lado, nenhum dos grandes operadores acabou participando. Por outro, isso demonstra que o mercado está aquecido e que há alguns grupos com mais apetite para risco", afirma.

Mesmo com os ajustes no projeto, para torná-lo mais atrativo, a percepção no setor privado é que se trata de uma concessão de alta complexidade. “É um trecho muito desafiador, sinuoso, com alto índice de acidentes, o que dificulta a operação da rodovia e gera dificuldade para fazer os investimentos”, resume Sant’anna.

Na concorrência, que será realizada na sede da B3, em São Paulo, vencerá o grupo que apresentar o maior desconto sobre a tarifa de pedágio. Tal como nos últimos leilões do governo federal, caso o vencedor ofereça um deságio superior a 18%, terá que pagar também um aporte, que aumenta conforme a agressividade da oferta, e vai de R\$ 62 milhões a R\$ 93 milhões por ponto percentual de desconto proposto.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 28/08/2024*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### ARTIGO - AS INVERDADES DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL – O GOVERNO DE SC PREFERE A OMISSÃO COM O AGRONEGÓCIO

*Por Renan Silva Opinião 28/08/2024 - 17:51*



*Navios porta-cônteineres - imagem meramente ilustrativa*

Empresários criaram a Associação Catarinense dos Importadores de Adubos (ACIA) para aproximar o segmento do porto, porém tudo que vimos até agora é governo de SC fazendo pouco caso.

As nove associadas estão há dois meses sem realizar novas vendas futuras aos produtores rurais por falta de matéria prima nas indústrias e por não conseguir mais garantir as entregas dentro da janela ideal em setembro

para grandes volumes.

Seguimos assistindo nove embarcações aguardando em fila uma janela para atracar e descarregar e 12 que chegaram no Porto de São Francisco do Sul em setembro. Enquanto isto os armazéns e indústrias estão parados. A falta de conhecimento técnico e a inércia do Porto de São Francisco, que em suma é comandado pelo governador, até agora nada fez para evitar os impactos futuros. Para a mídia, o presidente do porto insiste em faltar com a verdade e informou para a NSCTV em 28/08 que temos apenas cinco navios de fertilizantes na fila.

O problema atinge o estado inteiro, pois as nove associadas representam 91% do volume que é entregue aos agricultores. Como exemplo, somente uma das empresas atende 70 mil cooperados em todos os municípios do estado.

Em outra recente reportagem, reforçamos que a fila chegou ter navios aguardando 60 dias e mediante a inércia do governo e da SCPar SFS, deslocamos o navio "IONIAN SEA" para Imbituba e após transportando toda a matéria prima de caminhão até São Francisco do Sul, com prejuízo em frete na ordem de R\$ 7,15 milhões. Para honrar com os compromissos assumidos com seus clientes, os associados da ACIA definiram deslocar outros navios para Paranaguá e Imbituba.

Enquanto o governador não abre um espaço na sua agenda, a ACIA está se mobilizando para ir até a ALESC engajar os deputados de todas as bancadas. O governo federal tem se empenhado no sentido de sensibilizar o governador Jorginho, infelizmente sem sucesso. Procuramos os líderes da

oposição e atendendo uma solicitação da autoridade portuária os órgãos federais MAPA, CONAB e até EPAGRI de SC emitiram ofícios e pareceres técnicos. Também sem sucesso.

Cabe ainda frisar que no início do mês de agosto a autoridade portuária decidiu atender um pedido do governador de São Paulo a pedido do governador Jorginho Mello. E usando do artifício do "fura fila", alterou uma ordem de atracação sem alinhamento prévio do navio "QUETZAL ARROW" para não deixar uma obra parar em SP. Do outro lado disto vemos o agro sendo desbastecido. Situação em avaliação pela ANTAQ.

Toda discussão gira em torno da Resolução 38/2022, que nasceu com vício de "falsa prioridade de 3x1", ou seja, cada três navios de fertilizantes operando, deve ceder espaço para a quarta vaga da fila para um navio de carga geral. E por consequência o governo acaba preterindo o agronegócio de SC.

Descobrimos que nos últimos dois anos a resolução criou uma "proteção aos amigos do governador" para uma única empresa chamada G2 Ocean, que executa as operações dos navios de material siderúrgico e exportação de madeira. Os fertilizantes representam, segundo a ANTAQ, algo entre 65% e 70% de todo volume descarregado no porto público de São Francisco do Sul, sem desmerecer o volume de siderúrgico que opera no porto público e é administrado pela SCPAr, que pertence ao governo de SC.

A ACIA nasceu com o objetivo de trazer a verdade e cobrar as obrigações da autoridade portuária previstas na Lei Federal dos Portos. Basicamente o porto deveria fazer a gestão da fila de atracação de maneira igualitária e isonômica. Fato que não se vê no governo de Jorginho Mello e que evidenciamos não valorizar o produtor rural como sempre o próprio relata. O diretor presidente do porto Cleverton Elias, que responde diretamente ao governador, alega que aguarda ordens do chefe e deveria explicar o motivo de proteger uma única empresa como já citado anteriormente. Por outro lado, vemos o governador empenhando nas eleições municipais e esquece que todas as cidades de SC têm produtores rurais e que setembro deveriam plantar e adubar o solo.

Renan Silva é secretário da Associação Catarinense dos Importadores de Adubos (ACIA)

Nota da Redação: os artigos de opinião não refletem necessariamente a opinião de Portos e Navios

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/08/2024

## COM AQUECIMENTO DO OFFSHORE E EDITAL DA TRANSPETRO, INDÚSTRIA NAVAL COMEÇA A SE MOBILIZAR POR CICLO DE ENCOMENDAS

Por Daniilo Oliveira Indústria naval 27/08/2024 - 23:30



Construir um novo ciclo de construção naval no Brasil nunca foi encarado como tarefa simples. Após mais de 10 anos sem encomendas em larga escala e com uma crise de confiança, o setor precisou se unir em busca de soluções conjuntas para reerguer a atividade. Em nível de governo, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) concentrou as discussões e criou grupos técnicos para debater propostas mais consistentes para a retomada das atividades. Especialistas acreditam ser possível, mas reiteram que existe um caminho a ser perseguido, principalmente para que as políticas setoriais ultrapassem os mandatos presidenciais e se consolidem em planos de Estado.

Quase um ano após a última edição da Navalshore, a Transpetro anunciou o primeiro edital do programa de renovação e ampliação da frota da Transpetro (TP25), que prevê a construção de 25 navios no longo prazo. O primeiro certame tem como objetivo a aquisição de quatro navios de transporte de produtos claros de 15 mil a 18 mil TPB (toneladas de porte bruto), classe Handy, para



operações de cabotagem no litoral brasileiro. A abertura das propostas está prevista para o próximo dia 7 de outubro.

A Transpetro espera receber esses quatro primeiros navios até meados de 2028. O cronograma do edital, publicado no começo de julho, prevê o lançamento ao mar da primeira unidade no primeiro semestre de 2026, com as demais sendo entregues sucessivamente a cada seis meses. Essas primeiras unidades integrantes do TP25 estão previstas no grupo dos 16 novos navios que constam no plano estratégico da Petrobras (2024-2028).

Além dos quatro Handy, outros 12, entre gaseiros e embarcações de médio porte, estão em fase de estudos junto ao setor de governança da controladora. Os nove restantes têm chance de serem incluídos no próximo plano de negócios da holding. A Transpetro prevê um custo do projeto dos 25 navios próprios entre US\$ 2 bilhões e US\$ 2,5 bilhões.

A subsidiária da Petrobras espera concluir, até dezembro de 2024, todas as fases de governança do sistema Petrobras para lançar, até janeiro de 2025, um edital para contratação de gaseiros. Na sequência, a Transpetro pretende publicar, em meados de 2025, edital para aquisição de navios Medium Range (MR I e MR II). A intenção é que as outras nove embarcações do TP25 — possivelmente MRs I e II — sejam incluídas no próximo plano estratégico da Petrobras (2025-2029), com edital saindo até final de 2025.

“Falamos de quatro editais para construção de navios no Brasil, sendo que 16 navios já estão no plano estratégico [2024-2028] e trabalharemos para colocar os outros nove no PE 2025-2029 [da Petrobras]”, detalhou o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, durante coletiva de imprensa sobre o detalhamento do TP25, na sede da empresa, no Rio de Janeiro (RJ).

Na ocasião, Bacci ponderou que, apesar de a inclusão no plano estratégico depender dos critérios de governança da holding, essa demanda de navios saiu de estudos feitos entre a Transpetro e a Petrobras. “Foi um trabalho feito coletivamente e a Petrobras nos mostrou a demanda que ela teria nos próximos anos. Esse número de 25 navios saiu deste trabalho, sendo que 16 estão OK e nove vamos estudar para por no novo plano estratégico”, afirmou Bacci.

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, ressalta que será uma licitação internacional aberta, permitindo a participação de todos os estaleiros que atenderem aos critérios técnicos e econômicos previstos no edital. Ela considera que o início da sequência de novas contratações vai contribuir para a geração de valor para Petrobras e para o fortalecimento da indústria naval e offshore nacional. “Nesse processo, a garantia de igualdade de oportunidades para estaleiros nacionais e internacionais certamente resultará em impulso para a indústria naval nacional”, declarou Magda.

Ela espera que o programa reduza a exposição da empresa a oscilações de fretes e reduza os custos com afretamentos de embarcações, além de ampliar a capacidade da logística de petróleo e derivados. Na coletiva, Bacci salientou que os navios serão essenciais para o atendimento à Petrobras e reduzirão essa exposição às oscilações, principalmente porque há baixa liquidez de embarcações deste porte no mercado.

O presidente da Transpetro acrescentou que os Handy vão incorporar tecnologias de eficiência energética para reduzir emissões de gases de efeito estufa (GEE), atendendo às determinações da Organização Marítima Internacional (IMO). “Hoje é um dia muito importante para a Transpetro e o sistema Petrobras porque marca a retomada dos investimentos em frota própria”. disse Bacci.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) recebeu com satisfação a licitação da Transpetro, a qual considera reforçar o compromisso com a retomada do setor naval nacional. “A nova licitação é um marco para a navegação brasileira, que tanto esperou para voltar a impulsionar o motor da economia que cerca essa atividade, ajudando no desenvolvimento econômico e social do país”, manifestou o sindicato em nota.



O Sinaval destaca que a indústria está pronta para operar e que os estaleiros contam com um parque instalado de nível mundial, com investimentos de modernização e construção recentes de novas plantas, além de recursos aplicados em gestão, governança e integridade. A diretoria da Transpetro considera que todos os estaleiros nacionais de grande porte estão aptos, desde que comprovem capacidade econômica e técnica. Caso contrário, o concorrente poderá ser desclassificado, conforme preveem as regras da licitação.

“Acredito que os estaleiros nacionais vão responder à nossa demanda porque estão, há muitos anos, sem ter encomendas. E que teremos proposta não só de estaleiros nacionais como de internacionais porque, há muito tempo, não se tinha demanda”, comentou o presidente da Transpetro.

O argumento é que a estratégia de construir, em vez de afretar, esses navios levou em conta as regras de governança da holding, que faz estudos para verificar o que é melhor para o sistema Petrobras, além de diálogos com todos os setores da empresa nos últimos anos, mostrando números estimados de quanto custa afretar, construir no Brasil e construir no exterior. Bacci garante que houve um diálogo amplo entre a Transpetro e o sistema Petrobras.

“Chegou-se à conclusão que é mais barato para o sistema Petrobras hoje construir do que afretar porque esses navios Handy são de baixa liquidez no mercado — não tem tanto navio no mercado, o que encarece o preço do afretamento. É mais interessante para o sistema Petrobras construir para fazer frente à baixa liquidez”, argumentou Bacci.

Ele acrescenta que a legislação não proíbe que estaleiros em recuperação judicial participem desses projetos, desde que comprovem a capacidade técnica e econômica. “Todos os estaleiros que cumprirem os requisitos técnicos e econômicos da concorrência estão aptos para construir os navios que serão adquiridos”, reforça Bacci.

O presidente da Transpetro ressalta que a licitação seguiu integralmente as regras de governança e integridade do sistema Petrobras e que todos os estudos demonstram a economicidade favorável à aquisição dos novos navios frente ao afretamento de embarcações. “Essas aquisições de navios anunciadas são um grande estímulo à indústria naval brasileira e esperamos que os estaleiros nacionais aproveitem esta oportunidade”, afirmou.

A administração do Estaleiro Mauá (RJ) tem observado, nos últimos tempos, um engajamento significativo em diversas frentes, nas esferas estadual e federal. O grupo cita frentes parlamentares multidisciplinares nas quais políticos, empresas e trabalhadores estão unidos em movimentos que visam impulsionar a demanda por construção de plataformas e embarcações no país. A avaliação do Mauá é que esse movimento conjunto reflete um esforço coletivo para promover o crescimento e a revitalização do setor naval nacional.

O estaleiro demonstra otimismo com a abertura da primeira licitação pela Transpetro, que representa um potencial novo ciclo de encomendas para estaleiros no Brasil. “Nossa expectativa é que o processo efetivamente ocorra dentro do país e esperamos que um estaleiro brasileiro seja selecionado para executar o projeto. Estamos prontos para contribuir com nossa expertise e capacidade técnica para atender às necessidades e expectativas desse importante processo para o setor naval nacional”, diz o diretor comercial do Estaleiro Mauá, Arialdo Félix.

Na avaliação do Mauá, os segmentos com maior potencial para uma eventual retomada da construção de projetos navais de maior porte no Brasil incluem a construção de PSVs (transporte de suprimentos), navios e FPSOs/módulos. O estaleiro enxerga que esses segmentos representam diversas oportunidades dentro da indústria naval, cada um contribuindo de maneira única para o desenvolvimento e crescimento econômico do país.

Félix reconhece que a interrupção de encomendas nos últimos anos representa a perda de experiência e transmissão de conhecimento para geração mais nova. Ele ressalta que muitos profissionais estão aposentados, mas que o Mauá conseguiu, apesar de toda dificuldade, manter o mínimo necessário desta mão de obra qualificada. “Temos a estrutura fabril necessária para o que



temos construído com os nossos clientes. O mais importante é certificar de maneira realista as ações no sentido de prestigiar a indústria nacional. A geração de inúmeros empregos estáveis é o mais importante”, afirma Félix.

O diretor destaca que, no último ano, o Mauá alcançou resultados expressivos em diversas áreas. Ele menciona a ampliação significativa nos projetos de reparo e upgrade de embarcações, além da fabricação de estruturas subsea e da utilização do estaleiro como base de apoio logístico. “Nos últimos seis meses, aumentamos nossa mão de obra direta em aproximadamente 50%, o que não apenas fortaleceu nossa capacidade operacional, mas também gerou um impacto positivo significativo na economia local”, conta. Félix salienta que cada emprego direto criado no estaleiro tem potencial de gerar entre quatro e cinco empregos indiretos adicionais, beneficiando o desenvolvimento socioeconômico da região.

O Estaleiro Enseada (BA) também tem sentido um reaquecimento das demandas relacionadas a esse mercado, mas que ainda não foram convertidas em novas contratações. “O Enseada está pronto para retomar suas atividades. Embora não se possa ignorar os efeitos negativos causados pelo longo período de baixa demanda, que afetou a maior parte dos estaleiros brasileiros, temos convicção de que esta retomada, se executada de forma planejada, será sustentável e bem-sucedida”, analisa o CEO do Enseada, Ricardo Ricardi.

Ele afirma que o Enseada segue avaliando todas as oportunidades do mercado, mas que ainda não definiu se participará do processo recém-lançado da licitação da Transpetro. Na visão do Enseada, o Brasil tem uma grande variedade de estaleiros, de tamanhos e características diferentes, que têm potencial para atender às mais diversas demandas, desde embarcações de menor porte e complexidade até módulos de FPSOs.

Um dos principais êxitos do último ano da companhia, que passou a atuar também como um complexo logístico-portuário, foi o marco de dois milhões de toneladas movimentadas, com destaque para o início das operações de granéis vegetais. Além da conquista do terceiro lugar em premiação nacional da Antaq pela Conformidade Regulatória do terminal de uso privado (TUP).

O Enseada também vê a caminhada rumo à descarbonização no setor marítimo de forma positiva. “O Brasil já é referência mundial na geração de energia sustentável e, em função do tamanho de sua frota, tem potencial para ser protagonista na implantação de novas tecnologias para descarbonização neste setor”, projeta Ricardi.

Para a Ecovix, é concreto o fato de que há encomendas já postas, mas muito aquém do que os estaleiros brasileiros têm capacidade. A avaliação da empresa, proprietária do Estaleiro Rio Grande (ERG), é que Petrobras e Transpetro continuam sendo as maiores contratantes, mas a demanda poderia ser maior. O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, acredita que, pelo discurso do presidente da Transpetro, os segmentos de embarcações com mais potencial para uma eventual retomada da construção de projetos navais no Brasil serão os navios utilizados para o aumento da frota da companhia.

“Não está claro ainda qual o tipo, mas o mercado comenta sobre uma série de navios gaseiros”, comenta Ávila. Até o fechamento desta edição, o diretor operacional contou que a Ecovix ainda estudava o edital e respectivos documentos da licitação da Transpetro. “Há muitas variáveis que precisamos avaliar para definir a estratégia mais competitiva, já que é uma concorrência internacional”, pontua Ávila.

No último ano, o ERG realizou alguns projetos de reparos navais desafiadores, com bons resultados. “Nosso maior orgulho é que, em três anos nesse mercado, temos crescido ano a ano, principalmente mantendo clientes, sinal de que estamos no caminho certo”, ressalta. Ávila destaca que, no mercado de desmantelamento, o estaleiro obteve o primeiro contrato, pioneiro no país no modelo de reciclagem 100% verde, seguindo normas internacionais.

O executivo afirma que o ERG está pronto para novas obras e encomendas. Ele entende que, com relação à construção de cascos, o atingimento dos índices de produtividade que o estaleiro tinha em 2016 será difícil de ser alcançado nos próximos dois anos. A avaliação é que é preciso retreinar a mão de obra que o estaleiro conseguir captar no mercado e treinar novos profissionais, o que leva tempo. “Isso afeta diretamente a competitividade dos primeiros projetos, mas é algo que teremos que enfrentar. Do ponto de vista da infraestrutura, o estaleiro está pronto. Caso o projeto seja de construção/integração de módulos, há mão de obra treinada e disponível na região”, analisa Ávila.

O professor Luiz Felipe Assis, do curso de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Poli-UFRJ), avalia que a discussão que está sendo conduzida pelo setor é importante, mas ainda falta uma política vertical, de Estado, que abarque não somente estímulos à indústria naval, com também contribua de forma consistente para a reindustrialização do país. Segundo Assis, a legislação brasileira hoje consegue proteger principalmente a navegação interior, que tem uma demanda relativamente pequena e importância regional.

Assis ressalta que o fortalecimento de toda a cadeia da construção naval é fundamental para o Brasil, que tem uma demanda firme das atividades ligadas ao setor de petróleo e gás. Ele defende que o Brasil não deveria abrir mão da perspectiva de desenvolver o setor industrial com base na riqueza do petróleo.

Para o professor, a engenharia é uma chave importante do setor naval. Ele lembra que existe uma quantidade de engenheiros experientes que saíram do mercado ou se aposentaram nos últimos anos. Assis chama a atenção para a necessidade de cultivar e renovar todo conhecimento adquirido ao longo de décadas, além de se buscar investimentos em tecnologia, para que se possa alcançar desenvolvimento e ganhos de produtividade.

Ele lembra que o segmento de apoio marítimo começou com projetos importados, depois desenvolveu outros no país e ganhou escala durante as fases do programa de renovação da frota de apoio marítimo (Prorefam), permitindo a criação de toda uma cadeia de suprimentos. “É preciso pensar em regras de conteúdo local eficientes para que se tenha, ao menos, parte do projeto desenvolvido aqui e se possa agregar equipamentos e fornecedores nacionais”, diz Assis.

O professor acrescenta que, sem um volume grande de encomendas, a indústria não terá ganhos expressivos de produtividade. “É preciso pensar como privilegiar estaleiros, tecnologias e empregos aqui. Também precisamos avançar na discussão e ter políticas claras e objetivas sobre quais segmentos são mais estratégicos”, sugere Assis.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 28/08/2024*

## ENTIDADES APRESENTAM PROPOSTAS AO GOVERNO COM O OBJETIVO DE AUMENTAR A PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA LOCAL

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/08/2024 - 23:30*



Entidades setoriais apresentaram ao governo federal um conjunto de propostas com o objetivo de aumentar a participação da indústria local de bens e serviços, no setor de petróleo e gás natural. O grupo, com representantes de estaleiros, fornecedores e do setor de engenharia, defendeu um conteúdo local mínimo estável e que dê segurança aos investimentos, permitindo a criação de políticas de estímulo para aumentar a participação da indústria local em todas as fases da cadeia, desde a exploração até a produção de petróleo e gás.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), a Associação Brasileira de Engenharia Industrial (Abemi) e a Associação Brasileira da Indústria de



Máquinas e Equipamentos (Abimaq) reafirmaram a necessidade de uma política de conteúdo local previsível e juridicamente estável para atrair investimentos e utilizar a capacidade ociosa da indústria nacional.

As propostas foram apresentadas a representantes dos ministérios de Minas e Energia (MME), do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e da Casa Civil. O encontro, realizado em julho, na sede do MME, em Brasília, também contou com a participação de órgãos do governo, como a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

As entidades também sugeriram a garantia da previsibilidade da demanda com a realização de novos leilões e definição de índices de conteúdo local mínimo (CLM), principalmente na Margem Equatorial. Outra proposta é que para plataformas de petróleo se fixe o CLM para três grandes grupos: “Engenharia”; “Equipamentos e Materiais”; e “Construção, Montagem, Integração e Comissionamento”. Também estão na pauta a criação de um novo fundo garantidor para construção naval e offshore, que já era defendido pelos estaleiros, além do estabelecimento de um novo modelo de contratação, com concorrências separadas para casco, topsides e integração.

Sinaval, Abemi e Abimaq também pedem a previsão para manutenção do fluxo de caixa neutro nos pagamentos aos vencedores das concorrências, além da integração e fortalecimento da cadeia de fornecedores e da priorização da execução, no Brasil, da Engenharia — tanto básica, quanto de detalhamento. O grupo solicitou ainda a revisão e adequação das políticas públicas, associadas a temas como: instrumentos legais, apoio financeiro de longo prazo, apoio à exportação e incentivos fiscais federais, estaduais e municipais.

O Sinaval considera que a implementação dessas propostas é fundamental para garantir o desenvolvimento sustentável da indústria de petróleo e gás no Brasil, além de incentivar a indústria de construção naval e offshore brasileira. O sindicato observa um esforço do governo para reativar o setor naval no Brasil. A avaliação é que, após a posse da atual presidente da Petrobras, Magda Chambriard, a empresa tem se mostrado mais ativa e disposta a entender as dores dessa indústria.

O sindicato também entende que as propostas apresentadas pelas entidades ao governo vão ao encontro da licitação da Transpetro para a contratação de quatro navios da classe Handy. O secretário-executivo do Sinaval, Sérgio Leal, acrescenta que a atividade possui caráter estratégico para geração de emprego, renda e tecnologia para o país. “É importante que haja continuidade nos investimentos em exploração, como, por exemplo, a extração na Margem Equatorial, a fim de que se garanta maior previsibilidade de desenvolvimento para o setor”, comenta Leal.

O Sinaval aponta que a redução dos índices de conteúdo local e a preferência por fornecedores internacionais resultaram em perdas significativas para a indústria naval brasileira. A economia nacional teria perdido aproximadamente R\$ 32 bilhões anualmente, com a perda de 60 mil empregos diretos e 180 mil indiretos. De acordo com o sindicato, entre 2005 e 2012 foram realizados investimentos significativos em novos estaleiros, ampliações e modernizações. Contudo, a percepção dos estaleiros é que a capacidade instalada permanece subutilizada devido às barreiras financeiras e operacionais enfrentadas pelos fornecedores nacionais.

O Sinaval entende que um cenário de instabilidade jurídica, baixa previsibilidade e as constantes mudanças nas regras trouxeram prejuízos significativos para a indústria local de bens e serviços. A leitura é que a redução drástica dos percentuais de conteúdo local pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e a edição da resolução 726/2018 pela ANP alteraram profundamente o cenário competitivo, prejudicando ainda mais os fornecedores nacionais.

No evento em Brasília, o MME lançou um chamamento público de subsídios sobre a política de conteúdo local no setor de petróleo e gás. “Nossa ideia é montar um grande panorama que nos auxilie a aperfeiçoar essa demanda. E por isso queremos ouvir representantes da sociedade e da indústria por meio da consulta pública, buscando evoluir na política de conteúdo local”, disse o secretário de petróleo, gás natural e biocombustíveis da pasta, Pietro Mendes, durante a reunião.



A Câmara Setorial de Equipamentos Navais e Offshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO) espera que as futuras encomendas priorizem o conteúdo local, promovendo o desenvolvimento da cadeia de fornecimento nacional e fortalecendo a soberania industrial do país. “A Abimaq intensificou a defesa da indústria local junto ao governo federal, promovendo políticas que incentivem a construção naval e a produção de equipamentos offshore, essenciais para a soberania nacional e o fortalecimento do conteúdo local”, destaca o presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Nunes Pinto.

A CSENO/Abimaq acredita que o novo ciclo de encomendas da Transpetro pode representar uma revitalização significativa para a indústria naval brasileira, gerando empregos e estimulando a economia. Pinto diz que as expectativas em relação à iniciativa são grandes, apesar de o primeiro lote prever a construção de poucas unidades.

“Sabemos que o número de embarcações precisa crescer. Para uma não só revitalização, mas sim uma manutenção das nossas capacidades de construções navais, é necessário uma escalabilidade”, analisa Pinto, que também é diretor geral de desenvolvimento de negócios da área naval da Anshütz na América Latina.

Ele acrescenta que os membros da câmara setorial enxergam grandes oportunidades nos segmentos de construção e reparo naval, produção de equipamentos para a indústria de óleo e gás, e na fabricação de embarcações de apoio offshore. Segmentos emergentes como a descarbonização e a transição energética também são vistos pela CSENO como áreas promissoras, onde a inovação tecnológica e a sustentabilidade são fundamentais para capturar novas demandas do mercado.

A CSENO identifica uma série de desafios para a retomada da construção naval nos estaleiros nacionais, como a necessidade de qualificação e requalificação da mão de obra, a mobilização de recursos financeiros e logísticos, além do fornecimento de serviços, materiais e componentes nacionais. A avaliação é que falta uma preparação da mão de obra para lidar com novas tecnologias e processos de fabricação. Outro desafio requer um planejamento eficiente dos recursos para garantir a competitividade dos estaleiros. Por fim, uma coordenação eficaz entre os fornecedores para atender prazos e padrões de qualidade exigidos.

A câmara setorial da Abimaq também destaca a organização de delegações de empresários para discussões com diretorias da Marinha do Brasil, e discussões na câmara de nacionalização da Empresa Gerencial Projetos Navais (Emgepron), reforçando o compromisso da CSENO/Abimaq em promover o crescimento e a competitividade da indústria naval e offshore brasileira, gerando empregos e fortalecendo a economia do país.

A CSENO observa ainda uma evolução positiva na participação dos fornecedores nacionais nos projetos recentes da Marinha do Brasil. Na visão da CSENO, em projetos como o das fragatas classe Tamandaré e do navio polar Almirante Maximiano têm havido um esforço significativo a fim de integrar a cadeia de fornecimento nacional. “Esta participação não apenas fortalece a indústria local, mas também contribui para a independência tecnológica e a soberania nacional”, acrescenta Pinto. A CSENO está trabalhando junto à câmara de nacionalização da Emgepron para avaliar necessidades estratégicas e específicas para desenvolvimento de conteúdo local na aplicação de novos programas da Marinha.

No setor de petróleo e gás, a CSENO tem concentrado suas atividades em várias frentes. Uma das principais é a promoção do conteúdo local, incentivando a participação das empresas brasileiras na cadeia de fornecimento de equipamentos e serviços para a exploração e produção de petróleo e gás. A câmara da Abimaq vem mapeando o mercado e avaliando suas futuras demandas, abrindo canais de discussão com principais players do mercado para melhorar essa interação de seus associados e alcançar reais oportunidades de fornecimento local.

Contudo, a CSENO vê com cautela o fato de que alguns grandes projetos estão sendo realizados no exterior, o que representa um desafio para a indústria nacional. A entidade considera crucial o desenvolvimento de programas locais que incentivem a realização de projetos no Brasil, alimentando

assim toda a cadeia de fornecedores nacionais. “Esses programas poderiam proporcionar um ambiente mais favorável para as empresas brasileiras, fortalecendo a indústria local e contribuindo para a soberania energética e industrial do país”, diz Pinto.

O professor de Engenharia Oceânica da Coppe/UFRJ, Floriano Pires, lembra que houve um esforço grande no começo dos anos 2000 para remontar um quadro de engenharia e de projetos. Mas, quando os primeiros avanços começaram a ocorrer, o ciclo da indústria foi interrompido e, hoje, o Brasil se vê novamente com esse desafio. Segundo Pires, o país vive um momento decisivo e importante para desenvolver sua economia, capacitando mão de obra e agregando conhecimento e produtividade a essa indústria. “É mais uma oportunidade de retomar o caminho da reindustrialização, com qualificação da mão de obra brasileira e ampliação de mercados”, analisa Pires.

Pires observa que existem iniciativas em curso como as recentes licitações da Petrobras para a contratação de embarcações de apoio marítimo e o lançamento do edital da Transpetro para a construção de novos navios. Ele pondera que a retomada das atividades de construção de forma pujante exigirá mais do que o estágio atual do Brasil, pois há necessidade de políticas fortes que sejam perenes e além dos ciclos de governo. “Só se passa essa barreira com política de Estado de longo prazo e com estratégias bem desenvolvidas. Sem o apoio e a participação do governo, nenhuma indústria no mundo prosperou. Faltam estratégias nacionais aqui”, aponta Pires.

Para o professor, diante da competitividade de outros países nessa atividade, é preciso olhar os problemas de forma mais macro para que os estaleiros e a cadeia de suprimentos atinjam uma nova curva de aprendizado e tenham mais condições de sobressair no mercado internacional. Pires identifica que, além de encomendas e de boas condições de financiamento, existem carências de infraestrutura, mão de obra qualificada, engenharia de processos e capacidade gerencial. “Tem que passar por um estágio de aprendizado. Mas não basta produzir do mesmo jeito — durante dois ou quatro anos — que avança o aprendizado. É um processo complexo”, diz Pires.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*

## TRANSFORMAÇÕES NO TRANSPORTE MARÍTIMO TRAZEM NOVAS EXIGÊNCIAS E ESPECIFICAÇÕES PARA INDÚSTRIA EM TODO CICLO

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/08/2024 - 23:30*



A possibilidade de novas encomendas aos estaleiros nacionais nos próximos anos trará novas exigências para a indústria, seguindo a tendência de descarbonização no transporte marítimo mundial. As mudanças, cada vez mais, englobam todo o ciclo das embarcações, da concepção ao desmantelamento, passando pela compatibilidade de equipamentos com combustíveis alternativos e novos métodos construtivos. A Transpetro projeta que as novas embarcações de sua frota serão entregues mais sustentáveis e que haverá uma redução da pegada de carbono, atendendo às determinações da Organização

Marítima Internacional (IMO).

O edital das quatro primeiras das 25 embarcações previstas no programa de renovação e ampliação da frota da Transpetro (TP25) estabeleceu especificações técnicas para incorporação de um pacote de equipamentos mais eficientes em termos de consumo, com a possibilidade de utilização de combustíveis alternativos.

O diretor de transporte marítimo da Transpetro, Jones Soares, garante que esses navios atenderão rigorosamente a estratégia imposta pela IMO, de reduzir em 70% as emissões de gases de efeito estufa (GEE) até 2040 e de zerá-las até 2050. Ele explica que as futuras embarcações virão com



pacote de tecnologias existentes que já reduziram emissões de outras unidades, como uso de tintas anti-incrustantes.

“Pre vemos que os motores principais dessas embarcações terão capacidade de funcionar com combustíveis alternativos. Tudo isso vai fazer com que o navio do TP25 seja muito mais ‘verde’ e atenda ao que a IMO está colocando como meta para todas as embarcações”, acrescenta Soares. Em 2023, a companhia diminuiu em mais de 8% as emissões dos navios que opera, a partir de investimentos feitos nos últimos anos para reduzir a pegada de carbono da frota.

Soares ressalta que os navios de cabotagem estarão prontos para rodar, por exemplo, com etanol ou metanol. Ele destaca que os estudos feitos até o momento indicam que, além das opções em testes de viabilidade globalmente, como hidrogênio e amônia, o Brasil é competitivo com o uso de biocombustíveis. O diretor da Transpetro lembra que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), estuda a possibilidade de taxas mais atrativas para o financiamento de projetos com pegada mais verde.

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, pondera que ainda não houve um aprofundamento por parte do FMM das taxas para financiar projetos de ‘navios verdes’. Se a Transpetro optar pelo FMM, essa questão não será levada em conta porque serão aplicadas as condições vigentes atualmente. Se esses navios forem construídos no exterior, existem alguns fundos fora do país que levam em consideração essas questões e podem ter taxas atrativas. “Depende muito de onde será feita [construção dos navios] e de qual fundo será utilizado para poder viabilizar a construção”, frisa Bacci.

O diretor comercial do Mauá, Arialdo Félix, considera a descarbonização no setor marítimo um aspecto crucial e que está cada vez mais presente nas discussões sobre novos projetos de construção naval. Segundo Félix, o estaleiro está preparado para atender às novas regulamentações estabelecidas, garantindo que os projetos estejam alinhados com as normas ambientais mais rigorosas.

“Acreditamos que a adaptação a essas novas regras não apenas é necessária, mas também representa uma oportunidade para inovar e desenvolver soluções sustentáveis que beneficiem tanto o meio ambiente quanto a eficiência operacional das embarcações que construímos”, diz Félix.

O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, considera que a descarbonização no setor marítimo terá pouca influência no curto e no médio prazo no que tange à construção em si. Ele percebe que sistemas mais eficientes ou mesmo que utilizem outras tecnologias como a eletrificação de alguns componentes que outrora queimavam hidrocarbonetos influenciam a indústria de máquinas e equipamentos.

“O escopo de um estaleiro se altera pouco, tendo que montar um equipamento elétrico ou um a gás, por exemplo. No longo prazo, talvez tenhamos que ter processos mais eficientes de construção para produzir embarcações, talvez mais leves, de materiais diferentes. Hoje, não vejo muita mudança nisso”, pondera Ávila.

A descarbonização também tem transformado significativamente a atuação das associadas da Câmara Setorial de Equipamentos Navais e Offshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO). O presidente da CSENO/Abimaq, Leandro Nunes Pinto, afirma que as empresas estão cada vez mais focadas em desenvolver e implementar tecnologias que reduzam as emissões de carbono, seja por meio de melhorias na eficiência energética, uso de fontes de energia renovável, seja pela adoção de práticas mais sustentáveis em suas operações.

Ele destaca que a CSENO tem promovido essa transformação ao incentivar a inovação e a pesquisa, além de facilitar o acesso a informações e recursos sobre as melhores práticas de descarbonização. A entidade tem atuado em conjunto com a Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena) e com o Cluster Tecnológico Naval e Offshore do Rio de Janeiro (Cluster RJ), promovendo um diálogo constante e colaborativo.



“A CSENO, em colaboração com a Sobena e o Cluster RJ, busca alinhar as iniciativas de descarbonização com as necessidades e demandas do setor naval e offshore, garantindo que a indústria brasileira esteja na vanguarda das práticas sustentáveis”, conta. Os membros da câmara também participaram recentemente de fóruns sobre sustentabilidade e transição energética. O presidente da CSENO considera que essas parcerias têm sido fundamentais para o desenvolvimento de soluções tecnológicas avançadas e para a troca de conhecimentos e experiências entre os principais atores da indústria. “Esta mudança não apenas ajuda a cumprir as metas ambientais, mas também melhora a competitividade das empresas no mercado global, onde a sustentabilidade é cada vez mais valorizada”, afirma Pinto.

A Belov identifica oportunidades significativas para seu estaleiro em diversos segmentos no cenário atual, o qual considera marcado por uma crescente conscientização sobre a importância da sustentabilidade e eficiência. O diretor de obras e serviços subaquáticos da Belov, Juracy Gesteira Vilas Bôas, destaca que as embarcações híbridas e elétricas emergem como o futuro da navegação, refletindo o compromisso do setor com a redução de emissões.

“O último ano foi marcante para nosso estaleiro. Após a entrega anterior dos dois DVS (embarcações de mergulho raso), entregamos os dois empurradores híbridos e ganhamos um prêmio internacional por esse feito, consolidando nosso compromisso com a excelência e a inovação e demonstramos nossa capacidade de liderar em tecnologia e design”, avalia Vilas Bôas.

A Belov recebeu um prêmio pelos primeiros empurradores híbridos do planeta, construídos em suas instalações. “Nesse segmento, nosso estaleiro não apenas vê um potencial de crescimento, mas também uma oportunidade de liderar, integrando inovações que definirão o futuro da construção naval”, afirma Vilas Bôas. O carro-chefe do estaleiro é a construção de embarcações especiais, como os empurradores híbridos e os também premiados DVS (DP-2, diesel-elétricos e propulsão principal de hidrojato), que receberam dois prêmios internacionais por suas inovações.

O grupo projeta que as embarcações de apoio offshore representam um campo promissor, dada a retomada dos investimentos em exploração de petróleo e gás, aliada ao fato de a Petrobras ter promovido licitações com embarcações exclusivamente de bandeira brasileira e com possibilidades de construção com financiamento do FMM, que tem juros competitivos. Vilas Bôas também chama a atenção para as grandes conversões de embarcações, que têm trazido ao estaleiro grandes resultados, a exemplo de um navio convertido em um dique flutuante, um PSV convertido em um OTSV (apoio a terminais oceânicos) e um segundo navio convertido em uma draga.

Os dois empurradores híbridos lançados pela Belov, na visão da empresa, reforçam o compromisso com a sustentabilidade. Vilas Bôas acrescenta que a conversão do PSV em OTSV, embarcação especial utilizada nos terminais offshore e que possui dois carretéis para mangotes de produção de petróleo, foi entregue com sucesso no último ano e tem sido elogiada como uma das melhores embarcações da frota.

As docagens e reparos navais também vão bem, com todas as janelas do dique flutuante já preenchidas até o final de 2024. O estaleiro na Bahia também realizou mais de 15 docagens para reparos e manutenções, somente esse ano. “Esses números não são apenas indicadores de nosso sucesso, mas também reflexos de nossa dedicação em moldar o futuro da construção e reparo naval”, diz o diretor.

Vilas Bôas conta que a estratégia vem sendo trazer novas construções, focando em embarcações modernas e tecnológicas. A previsão é que, nos próximos dois meses, o estaleiro entregue uma draga que foi convertida a partir de um casco de navio e que trabalhará na retirada de insumo para produção de fertilizantes. Ele explica que essas conversões agregam tecnologia ao estaleiro, visto que, via de regra, envolvem o desenvolvimento de disciplinas pouco utilizadas. “Temos um apetite nato em criar e esses projetos nos permitem esse desenvolvimento interno”, afirma Vilas Bôas.



Para os próximos anos, a Belov trabalha para expandir as fronteiras com um foco em embarcações especiais, principalmente as híbridas e elétricas. A estratégia é colaborar estreitamente com parceiros estratégicos, incluindo centros de pesquisa, para desenvolver tecnologias que atendam às necessidades atuais do mercado, mas também antecipem as demandas futuras, em direção a um futuro mais sustentável e eficiente.

A Belov acredita que o potencial para novos projetos reside principalmente na capacidade de inovar e na visão de sustentabilidade. Villas Bôas diz que o grupo está motivado com as possibilidades de expansão das ofertas de embarcações híbridas e elétricas, bem como de desenvolvimento de soluções inovadoras que atendam às crescentes demandas por eficiência e redução de impacto ambiental.

Para aumentar eficiência e capacidade de produção, o estaleiro investiu em recentes em melhorias, equipamentos e processos, com a aquisição de tecnologia de ponta e na implementação de práticas de produção mais limpas, a fim de reduzir o impacto ambiental das operações. “Os desafios que enfrentamos, desde a adaptação às normas ambientais em constante evolução até a capacitação de uma força de trabalho qualificada, são complexos. No entanto, esses desafios também representam oportunidades para inovar”, enfatiza Vilas Bôas.

O diretor afirma que a Belov busca aliar o crescimento econômico às práticas ambientais sustentáveis em todas as operações. “Não é à toa que resolvemos projetar, construir e operar, pela primeira vez no mundo, embarcações DP-2 com propulsão principal em hidrojato movidos a motores elétricos, utilizando o sistema diesel-elétricos. Assim como os primeiros empurradores híbridos do planeta. Inovações que trouxeram energia mais limpa e que nos renderam três prêmios internacionais e que nos orgulhamos bastante com o resultado”, celebra Vilas Bôas.

A Belov avalia ser possível que a mão de obra especializada fique bastante escassa, considerando a recente licitação da Transpetro, simbolizando, porém, uma nova era de oportunidades para o setor naval brasileiro, prometendo um ciclo de encomendas que pode revitalizar a indústria. “Diante dessa perspectiva, nosso estaleiro tem se preparado para atender a essa demanda crescente, graças aos investimentos estratégicos em capacitação de mão de obra e infraestrutura”, revela Vilas Bôas.

A Wilson Sons conclui, em agosto, a série de seis rebocadores da divisão de rebocadores da empresa com tecnologia mais sustentável, modelo 2513, inovadora no Brasil com a instalação entre outros do padrão Tier III da Organização Marítima Internacional (IMO). O diretor-executivo de estaleiros da Wilson Sons, Adalberto Souza, conta que o estaleiro tem em carteira uma série nova de rebocadores, modelo 2312, de 70 toneladas de bollard pull (tração estática), na qual manterá o Tier III, além dos serviços de docagem.

O estaleiro do grupo realizou uma série de docagens, com destaque para o navio gaseiro Forte Copacabana, da Elcano. Foi a primeira vez que a empresa brasileira que opera na cabotagem realizou a docagem deste tipo de embarcação, com 124 metros de comprimento, largura de 17,6 metros e peso de 6.940 toneladas, o que envolveu cerca de 300 profissionais e foi uma das maiores já atendidas pelo grupo.

Por se tratar de um navio gaseiro, foi necessário garantir na operação a certificação Gas-Free (isento de gases combustíveis), antes de o navio entrar no dique do estaleiro, além de uma série de cuidados de alto padrão adotados na docagem, exigidos por meio das NRs (normas regulamentadoras) de segurança 33 e 34, para entrada e execuções de trabalhos dentro dos tanques. O estaleiro trabalha ainda na finalização do projeto de empurradores fluviais para a J&F, grupo que atua em áreas como alimentos, energia, mineração e celulose, que também possui terminal portuário.

Souza observa que rebocadores, empurradores fluviais e PSVs (transporte de suprimentos) são os segmentos mais viáveis para novos projetos de construção nos próximos anos. Na avaliação do estaleiro, a mão de obra especializada será o principal desafio para a indústria conseguir viabilizar caso esses projetos do setor se confirmem. O diretor avalia que a falta de mão de obra para



construção naval é uma possibilidade real, se houver uma mobilização mais relevante dos projetos da Transpetro e da Petrobras, devido ao longo prazo que o setor conviveu sem novas contratações de navios.

Outra tendência importante para projetos futuros, a qual identifica o diretor da Wilson Sons, são movimentos por parte dos principais fabricantes de motores no desenvolvimento de combustíveis alternativos, com destaque para o etanol entre as opções em estudo e que têm grande disponibilidade no Brasil.

Atualmente, a Wilson Sons investe na manutenção de seus estaleiros. Os dois estaleiros da companhia, no Guarujá (SP), totalizam 39 mil metros quadrados, sendo especializados na construção, conversão, manutenção e reparo de embarcações. A empresa conta com um dique seco, no complexo portuário de Santos. A companhia considera ter como diferencial operacional para executar os serviços de docagens de diferentes embarcações, de forma simultânea, a comporta intermediária do sistema de diques. A principal função desses equipamentos é proporcionar flexibilidade operacional, permitindo o movimento de embarcações e a capacidade de alagar o dique de forma parcial, conforme a necessidade dos serviços.

Em seu portfólio recente, a Empresa Brasileira de Reparos Navais (Renave) realizou docagens, reparo, conversões e outros serviços. Entre as obras, a conversão de uma barça graneleira, com instalação de superestrutura, tratamento em mais de 50 mil m<sup>2</sup> em superfícies diversas e substituição de mais de 1,4 mil toneladas de aço. Outro destaque foi a docagem com instalação de sistema de monitoramento de água de lastro em diversos navios, sendo alguns da Transpetro. O estaleiro também participou da fabricação de bobinas para umbilicais.

Recentemente, a Seagems (antiga Sapura) obteve duas prioridades do FMM para a modernização dos PLSVs Topázio e Diamante, no Renave. O estaleiro também realizou a docagem e reparos diversos em várias embarcações offshore, para armadores como DOF, CBO e Maersk. “Percebemos que o porte e especificidades das embarcações de offshore têm sido incrementados nos últimos tempos, por demandas mais complexas deste mercado. cremos ser uma tendência mundial e caminhamos firmemente engajados para acompanhá-la”, relata o superintendente do Renave, Luiz Eduardo Campos de Almeida.

No final de junho, o navio tanque (NT) Almirante Gastão Motta chegou ao cais do Renave (RJ), onde passa por uma revitalização. De acordo com o estaleiro, a embarcação da Marinha do Brasil seguiu para o dique no dia 2 de julho e a previsão é que a unidade permaneça por cerca de 135 dias no estaleiro. A Renave venceu a licitação para a prestação dos serviços de engenharia referentes à docagem e desdocagem do navio, reparação naval com restabelecimento da integridade estrutural da embarcação. O valor que consta no processo é da ordem de R\$ 18,6 milhões.

O pacote que consta no edital incluiu ainda a reparação e/ou substituição dos tanques de colisão AV e AR, do sistema de proteção catódica, manutenção e/ou substituição das válvulas de fundo e válvulas dos sistemas da embarcação. A revitalização também compreende a substituição de trechos de redes de diversos sistemas do navio, preparação de superfícies, pintura e manutenção mecânica da linha de eixo, hélice, bosso, sistema da Hélice de Passo Controlado (HPC) e engrenagem redutora do navio.

A licitação foi lançada em agosto passado e relançada em dezembro pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), tendo sido realizado em modo de disputa fechado e abranger docagem e desdocagem do navio, com a reparação naval para restabelecer a integridade estrutural.

Recentemente, a Renave concluiu uma dragagem importante no entorno do estaleiro, aumentando o calado para recebimento de navios maiores. “Nossos investimentos são constantes, por necessidade de acompanhamento da demanda e modernização dos processos. Novos e maiores equipamentos de carga foram instalados, adquirimos novas bombas de hidrojateamento e maquinário em geral”, destaca Almeida.

Na visão da empresa, a competitividade da indústria naval no Brasil é prejudicada por políticas protecionistas estrangeiras, que restringem oportunidades, aliadas à falta de uma política similar para a própria proteção da indústria local. Almeida também cita dificuldades portuárias, alfandegárias e de outros segmentos, que inibem negócios de fora do país, além da carência de mão de obra especializada, com falta de renovação e de investimento na sua formação.

Além dos reparos, o estaleiro já enxerga oportunidades ligadas ao descomissionamento e desmantelamento de embarcações. “Apesar dos enormes óbices para esta empreitada, principalmente no aspecto ambiental, mas para os quais estamos preparados, esperamos muitas oportunidades neste nicho, pelo envelhecimento da frota de plataformas e outras unidades flutuantes”, projeta Almeida.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*

### **POSSIBILIDADE DE ENCOMENDAS LOCAIS EXIGIRÁ EFICIÊNCIA DE ESTALEIROS E TRAZ NOVOS DESAFIOS PARA INDÚSTRIA NAVAL**

*Por Danião Oliveira Indústria naval 27/08/2024 - 23:30*



Reativar a construção naval no país tem hoje um ambiente menos favorável do que em outros ciclos, segundo a visão de analistas e agentes. A falta de encomendas gerou desmobilização da indústria e dificuldades financeiras para os estaleiros, que precisaram de um tempo para se reestruturar e reagir. Fornecedores partiram para outros segmentos, assim como trabalhadores, engenheiros e demais profissionais que mudaram de ramo ou foram atuar em outros setores. A crise da última década também limitou as oportunidades para empresas de projetos. Com o lançamento de editais, existe a possibilidade de um novo

começo, com necessidade de estímulos em busca de eficiência e competitividade.

O professor de Engenharia Oceânica da Coppe/UFRJ, Floriano Pires, defende que o Brasil não pode se contentar com ‘voos de galinha’ cada vez mais curtos na construção naval. Ele avalia que a última interrupção de ciclo resultou em perdas de parcerias, treinamentos e transferência de tecnologia com outros países, entre outros avanços, que começavam a ser esboçados.

Pires lembra que, entre 2010 e 2012, ainda havia um entusiasmo com encomendas que seriam de longo prazo, mas que não se concretizaram devido a fatores como a crise do setor e às oscilações no mercado internacional de petróleo e gás. O professor também observa a falta de previsibilidade diante das mudanças constantes do posicionamento da Petrobras quanto à construção naval, a depender do governo e das trocas de comando em sua diretoria.

Ele considera que, apesar da dificuldade de competir com países como China e Coreia, existem nichos que seriam excelentes para a escala brasileira, o que passa pela estruturação de políticas sólidas. “A viabilidade de construir navios aqui depende primeiro de termos política de cabotagem, que é relevante nos setores de O&G, onde temos demanda grande capaz de alavancar o processo de criação e desenvolvimento de uma indústria forte”, analisa.

Pires acrescenta que, no período de discussão sobre a cabotagem (programa BR do Mar), houve uma discussão puxada pelo setor de contêiner, que não tem tanta relevância para a indústria naval, pela estrutura ligada a armadores de longo curso estrangeiros, além de não contar com uma escala com alcance de um padrão competitivo. Ele avalia que a indústria naval brasileira tem potencial importante para o processo de reindustrialização do país.

O professor entende que a indústria naval no Brasil vai depender de uma política de marinha mercante forte que abrace a navegação de cabotagem e de apoio marítimo. Ele considera que, nos últimos anos, foi criada uma ‘antipolítica’ que prejudicou tanto a marinha mercante quanto a



construção naval. Pires enxerga uma janela estreita, com as encomendas da Petrobras e da Transpetro, que vai precisar de uma boa performance do setor para vencer o descrédito existente na sociedade quanto à atividade.

Em programas como o Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), nas duas últimas décadas, e os planos de construção naval (PCN), anteriormente, houve falta de mecanismos de estímulo e requisitos de eficiência para contratação e financiamento, com a exigência de níveis de desempenho e de cobrança. Outro problema diagnosticado no ciclo mais recente está na questão tecnológica e na qualificação de recursos humanos.

Pires considera essa indústria com um potencial de demanda e com barreiras tecnológicas menores do que enfrentam, por exemplo, as indústrias automobilística ou de eletroeletrônicos. Para ele, faltam barreiras protetivas, ao passo que existem condições favoráveis de financiamento, por meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM). “Temos mais pré condições de voltar a produzir na indústria naval do que sermos competitivos em outros setores”, defende o professor da Coppe/UFRJ.

O Brasil conta com estaleiros com infraestrutura para construir navios em escala econômica qualidade e com bom tempo de produção, se houver demanda e estabilidade. O país, no entanto, não conseguirá se desenvolver flexibilizando e eliminando barreiras e mecanismos de proteção. Pires vê caminhos para reverter a ‘antipolítica de cabotagem’ modernizando a Lei 9.432/1997, recuperando e aperfeiçoando mecanismos, direcionando o FMM para projetos estratégicos, em vez de subsidiar a operação de navios.

Para alcançar esse resultado, é necessário investir e apostar em políticas inteligentes de conteúdo local voltadas para alavancar o desenvolvimento industrial e tecnológico, além de estimular a formação de engenheiros e profissionais, com integração da indústria a universidades e centros de pesquisa. E, para os estaleiros serem competitivos, Pires aponta a necessidade fugir dos extremos, tanto dos totalmente céticos quanto à volta da indústria naval, quanto dos mais ufanistas que acreditam que é possível fazer isso sem parcerias estratégicas.

Na avaliação de Pires, a construção de navios precisa ainda estar associada a um programa nacional de reindustrialização e à revisão da atual legislação para o FMM e para a regulação da bandeira brasileira na cabotagem. Ele sugere a criação de uma política de ciência e tecnologia e formação de recursos humanos articulada promovendo transferência de tecnologia para projetos e produção.

O professor nota que a Engenharia Naval não parou neste e em outros períodos de baixa e que muitos engenheiros navais formados no Brasil vêm tendo oportunidades em empresas de petróleo e de energia, inclusive no exterior, onde existem oportunidades para profissionais com boa formação no Brasil. Além da hibernação de empresas nacionais, Pires identifica que muitas empresas estrangeiras de projetos que montaram equipes no Brasil diminuíram seus efetivos ou foram embora do país, quando o ciclo começou a se fechar.

O sócio-diretor da Interocean Engenharia, Paulo Lemgruber, avalia que os serviços de engenharia de projeto e construção naval dependem diretamente das demandas das companhias privadas nacionais. Lemgruber diz que praticamente não existem mais oportunidades locais de projetos e serviços, pois a maioria é contratada no exterior, por diferentes segmentos. Ele observa que o mercado de navegação interior segue construindo, porém com cópias de projetos do exterior.

Para o engenheiro, as expectativas para construção no Brasil dos novos navios da Transpetro esbarram no edital, que admite a possibilidade de construção das embarcações em estaleiros no exterior. Ele verifica que, mesmo no caso de uma retomada consistente da construção naval no país, haverá uma dificuldade de recuperar o segmento de projetos, devido à falta de sinergia de recursos humanos qualificados com os que forem demandados.

Lemgruber acredita que a indústria nacional tem condições de construir todo tipo de projeto, com exceção do segmento de navios gaseiros refrigerados (GNL). Ele lamenta o Brasil não contar com



um instrumento legal semelhante ao Jones Act (1920), dos Estados Unidos, que protege a indústria norte-americana da entrada de embarcações construídas no exterior.

A leitura é que existem diferentes atitudes políticas de proteção para a indústria automobilística, por exemplo, ao passo que a indústria naval permanece sem proteção, o que prejudica a concorrência com as alternativas do exterior que não possuem os mesmos altos impostos e encargos trabalhistas desse setor no Brasil.

O engenheiro faz uma comparação com a indústria de veículos elétricos que, em alguns países, adotou a taxação dos modelos importados da China, como forma de garantir a competitividade do mercado local. Da mesma forma, ele ilustra que nunca foi permitido importar caminhões para serem tripulados, por exemplo, com motoristas filipinos.

Lemgruber considera que ainda existe qualificação brasileira para projetar e construir até grandes embarcações, assim como vivenciado em estaleiros tradicionais que conseguiram concluir em ciclos anteriores da atividade no país.

“Seguidas ações políticas, porém, destruíram nossa capacidade industrial onde os maiores desafios estão nos trabalhadores que perderam seus empregos, abandonaram as atividades e assim não transmitiram seus conhecimentos”, analisa.

Durante os últimos 10 anos de queda na carteira de encomendas dos grandes estaleiros no Brasil, as maiores oportunidades para a indústria se concentraram na construção de rebocadores portuários e offshore, que continuou relativamente aquecida durante esse período. O projeto de preferência para o mercado de rebocadores é da projetista canadense Robert Allan. Houve algumas exceções como os navios Wellboat (pesqueiros) construídos no Estaleiro Detroit (SC), os salineiros no estaleiro São Miguel (RJ), e o navio polar (NapAnt) sendo construído no Estaleiro Jurong Aracruz (Seatrium), no Espírito Santo.

Houve também uma baixa mundial na demanda de construção de embarcações de apoio durante esse período de 10 a 12 anos. A Ulstein, que tem estaleiro Ulsteinvik na Noruega, precisou se adaptar à nova realidade diversificando o portfólio de projetos que antes era mais focado em Energia (barcos de apoio e subsea) para outros segmentos como o mercado eólico offshore, cruzeiro/expedições, pesqueiros e megaiates.

“Infelizmente, o Brasil ainda não demanda esses tipos de projetos, pelo menos em larga escala hoje. Dessas alternativas, acredito que, no médio e longo prazo, existam oportunidades para o mercado eólico offshore”, analisa o gerente de vendas e desenvolvimento de novos negócios da Macnor Marine, Pedro Guimarães. A Macnor é representante exclusiva da Ulstein Design desde 2004, já tendo fornecido o projeto para construção de 13 navios Ulstein Design, sendo 11 PSVs (transporte de suprimentos) e dois OSRVs (combate a derramamento de óleo) para CBO e Siem Offshore (atual Sea1).

O momento agora, porém, é mais animador. “Estamos bastante motivados com as demandas que não só a Transpetro, mas também a Petrobras, tem lançado ao mercado para construção de PSVs, RSVs (embarcações equipadas com robôs) e OSRVs. Temos acompanhado de perto, participando de reuniões semanais com estaleiros e armadores interessados em construir no Brasil”, conta Guimarães.

A avaliação é que uma parte da frota brasileira de barcos de apoio já começa a atingir certa idade e a quantidade de embarcações é insuficiente para a demanda, visto o crescimento da produção e a chegada de novas FPSOs, o que representa um grande potencial de construção de novas unidades, como PSVs, RSVs e AHTS (manuseio de âncoras).

Guimarães diz que a Macnor acredita em uma retomada e ressalta que os projetistas dependem de novos projetos e de novas construções. “Já vimos isso no passado e foi possível. É uma indústria



cíclica e acredito na capacidade do brasileiro de se reinventar em momentos como esse”, analisa Guimarães.

No caso das obras de maior porte, Guimarães pondera que existem alguns desafios como buscar estaleiros prontos para construir hoje, já que alguns mudaram de segmento para reparo, alguns foram desativados e outros ‘hibernados’, o que exigirá investimentos para reativação. Guimarães entende que outros desafios estarão em pauta, como o baixo custo para se construir na China comparado ao Brasil e o período contratual estipulado pelas Oil Companies (payback).

O Estaleiro Rio Maguari (PA) se considera apto a construir, principalmente, barcas fluviais e oceânicas, empurradores e rebocadores portuários e oceânicos. Em 2023 e 2024, o ERM entregou cerca de 100 barcas fluviais e oceânicas, entre graneleiras e balsas para combustível, sete rebocadores portuários e dois empurradores fluviais, além de terminais flutuantes. “Nossos principais projetos se concentram na construção de balsas graneleiras e mineraleiras, além de rebocadores portuários, empurradores fluviais e oceânicos”, elenca o diretor comercial, Fábio Vasconcellos.

Vasconcellos diz que o ERM vem constantemente realizando investimentos na formação de mão de obra e na melhoria da infraestrutura de produção, visando aumento contínuo da produtividade. Ele considera a questão da mão de obra crítica, não apenas na construção naval, mas em vários setores da indústria e serviços. Segundo Vasconcellos, mais especificamente para compor a tripulação de comboios fluviais, apoio portuário e marítimo, para o que se faz necessária uma ampla mobilização nacional na formação destes profissionais, com envolvimento da Marinha e parcerias com universidades e centros de formação de oficiais de marinha mercante e marinheiros.

O diretor comercial do ERM verifica um grande potencial em todas as modalidades de navegação, começando pela cabotagem com os novos projetos do sistema Petrobras e também de empresas privadas, na navegação interior, especialmente na região norte com o crescimento das exportações de grãos pelos portos do Arco Norte, no apoio marítimo com o desenvolvimento da Margem Equatorial e no apoio portuário, com o rápido crescimento que o setor vem mostrando nos últimos anos.

Na avaliação do estaleiro, o principal desafio de curto prazo se concentra na Reforma Tributária. Para Vasconcellos, o texto aprovado pela Câmara dos Deputados é ‘nefasto’ para a construção naval e para a navegação nacional, inviabilizando totalmente os projetos em andamento, inclusive da Petrobras e Transpetro, porque a oneração do setor e a abertura às importações, acaba totalmente com a indústria naval nacional.

Vasconcellos salienta que, além dos grandes estaleiros que aguardam as encomendas do sistema Petrobras, o Brasil possui um parque industrial com estaleiros de médio porte, localizados em, pelo menos, nove estados: Amazonas, Pará, Maranhão, Ceará, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Ele destaca que esse grupo constrói embarcações fluviais, rebocadores, embarcações de apoio marítimo e gera milhares de empregos diretos e indiretos que serão diretamente atingidos pela reforma tributária, caso ela seja aprovada da forma que saiu da Câmara.

“É necessária uma mobilização junto ao Senado e ao governo para sensibilizá-los sobre o quanto o setor será afetado, para que sejam realizadas as alterações necessárias para que os setores da construção naval e da navegação nacional não sejam sucateados”, defende Vasconcellos, que também é vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

Vasconcellos acrescenta que existem desafios de infraestrutura com projetos fundamentais e que impactam diretamente na construção de embarcações. Dentre elas, o diretor do ERM cita a liberação da exploração de petróleo na Margem Equatorial, inclusive na região do Pará e do Amapá, além do derrocamento do pedral do Lourenço, no sul do Pará, e da implantação da ferrovia Ferrogrão, que se arrastam há muitos anos.



O diretor comercial do ERM, também considera que a descarbonização é um processo que já está em curso. Ele percebe que os projetos em andamento já preveem o desenvolvimento de sistemas de propulsão que utilizam combustíveis alternativos e menos poluentes. “Penso que, num futuro bem próximo, haverá um incremento na instalação destes equipamentos no Brasil, replicando o que já se encontra em implantação em outros países”, projeta Vasconcellos.

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) considera que a licitação aberta pela Transpetro para a construção de quatro embarcações é, possivelmente, a notícia de maior repercussão no segmento. O EAS também destaca que a Petrobras lançou, anteriormente, um edital para afretamento de 12 navios de apoio offshore que devem ter bandeira brasileira. O CEO do EAS, Roberto Brisolla, revela que o estaleiro recebeu consultas de afretadores para construção de módulos de plataformas e embarcações de apoio originadas pela Petrobras, e também de empresas privadas para construção de comboios articulados para transporte de contêineres (ATBs).

Ele observa que os planos de exploração e produção da Petrobras demandam novos FPSOs, módulos e navios de apoio que apresentam alto valor agregado. Segundo Brisolla, a cabotagem tem crescido de forma constante na última década, superando até mesmo o impacto da pandemia. A avaliação do EAS é que o transporte de derivados na cabotagem também tem uma grande demanda, hoje atendido por afretamento de embarcações estrangeiras, que tende a crescer e pode vir a gerar oportunidades para estaleiros brasileiros.

O CEO do EAS acrescenta que o emprego de comboios articulados no segmento de cabotagem também pode abrir uma nova frente, inclusive para estaleiros de médio porte. “São movimentos promissores, mas que requerem suporte no tocante a financiamento e garantias e uma solução para o endividamento ainda elevado dos estaleiros de grande porte, após a crise do setor”, analisa Brisolla.

Brisolla ressalta que o EAS buscou adaptar-se ao momento de retração na indústria naval, lançando-se com sucesso no segmento de reparos navais e na fabricação de estruturas metálicas para a indústria de petróleo e gás. Na visão do estaleiro, parte desse resultado deve-se à preservação e requalificação da mão de obra formada durante os anos de construção. “Sem dúvida, será necessário um conjunto de ações que incluam, entre outras, formação de uma nova geração de profissionais, atualização de processos fabris, e desenvolvimento de cluster de fornecedores”, afirma Brisolla.

O EAS considera a licitação da Transpetro um passo importante, com possibilidade das empresas nacionais competirem, apesar de se tratar de uma licitação internacional. Brisolla, porém, chamou a atenção que retomar e manter a indústria naval depende de uma demanda constante com maior previsibilidade, que viabilize atrair investimentos de longo prazo e possibilite a consolidação de uma indústria nacional competitiva, com índice de produtividade internacional.

Entre as atividades recentes, o CEO do EAS destaca os reparos feitos em mais de 60 embarcações nos últimos três anos e anos. Em 2023, o estaleiro registrou um crescimento de 70% no faturamento, atendendo a 21 embarcações, com destaque para reparos complexos e especializados e captação de novos clientes. O EAS também realizou dois contratos de construção de grandes estruturas metálicas destinadas a operações offshore, gerando um pico de 1.500 empregos diretos. As atividades dos últimos anos permitiram a manutenção dos ativos e qualificação de profissionais para a construção naval.

“O EAS se consolidou no segmento de reparos navais, ampliando sua gama de clientes, incluindo armadores internacionais e embarcações de apoio offshore — PLSV e plataformas tipo flotel. Também atendemos demandas para fabricação de estruturas metálicas para a indústria offshore. Seguimos atentos a novas oportunidades para ampliar nosso portfólio de serviços e clientes”, afirma Brisolla.

A administração do estaleiro também percebe que a busca de eficiência energética traz consigo uma demanda de novos projetos de engenharia, com maior eficiência e uso de combustíveis renováveis.



Na visão do EAS, essa tendência afeta desde as linhas do casco da embarcação até os equipamentos instalados a bordo e sistemas de navegação, monitoramento e controle. Outra percepção é que projetistas e fornecedores estão diretamente envolvidos com estas mudanças. “Existe também a oportunidade para instalação e substituição de equipamentos em embarcações existentes (retrofits), o que poderá trazer demandas aos estaleiros”, analisa Brisolla.

A ArcelorMittal verifica que, nas duas últimas décadas, o desempenho da indústria naval no Brasil está diretamente ligado à exploração do pré-sal, que demanda uma grande diversidade de serviços de manutenção e reparo de navios e plataformas. Apesar deste incentivo, a indústria naval brasileira ainda enfrenta desafios, como a competição global e o setor precisa investir em tecnologia e inovação para aumentar sua competitividade.

Com o programa de ampliação e renovação de frota, anunciado pela Transpetro, existe expectativa de que a indústria naval também volte a crescer e, conseqüentemente, a demanda por serviços e materiais. “A indústria siderúrgica tem papel fundamental neste cenário, sendo responsável por um dos principais insumos utilizados na construção naval, seja para navios, plataformas ou estruturas”, comenta o gerente de vendas de infraestrutura ArcelorMittal, Alexandre Gama.

A ArcelorMittal atende ao segmento da construção naval com produtos e soluções siderúrgicas específicas para o setor, desde bobinas, chapas e tubos especiais, que são transformados e aplicados em diversas estruturas. “Com a heterogeneidade do portfólio e a maior capacidade produtiva de aços do Brasil, a ArcelorMittal está pronta para atender o crescimento da demanda do setor naval brasileiro”, destaca Gama. A empresa também dispõe de uma equipe de pesquisadores para o desenvolvimento de novos aços para atender as demandas e desafios da exploração petrolífera.

Gama afirma que um dos compromissos da ArcelorMittal é disponibilizar para o mercado brasileiro produtos e serviços de qualidade e com condições comerciais aderentes às boas práticas comerciais, gerando valor para toda a cadeia de negócios. Ele diz que, apesar dos desafios tributários e dos cenários internacionais e nacionais desafiadores, a empresa trabalha para se manter competitiva. Segundo o gerente, essa premissa não é diferente para o segmento naval. A empresa considera que um dos maiores desafios é a garantia de qualidade dos produtos que são comercializados no mercado brasileiro.

O gerente de vendas diz que a cadeia e o mercado naval são amplos e que a maior parte dos relacionamentos da ArcelorMittal é com os estaleiros e com empresas que atendem o segmento. Algumas aplicações precisam de algum beneficiamento para chegar ao produto final que será utilizado, desde chapas para próprias embarcações e tanques de armazenagem, que também devem ter um aumento significativo, perfis para estruturas de plataformas, tubos para sondas e extração. Este atendimento, segundo Gama, pode ser direto ou indiretamente através de clientes que beneficiam o aço.

O aço é praticamente indispensável em uma variedade de indústrias. Desde a construção civil até a fabricação de utensílios domésticos, veículos, máquinas e equipamentos, o aço desempenha um papel essencial, garantindo qualidade e segurança em diversos processos. Na visão da ArcelorMittal, isso acontece pela versatilidade que o material oferece não apenas para a indústria, mas para a sociedade como um todo.

Além disso, o aço é considerado um elemento-chave para a transição para uma economia circular e carbono neutra, servindo como parte integrante da revolução das energias renováveis que vão suprir a necessidade mundial, como um material essencial na transição para veículos elétricos, apoiará a próxima geração de edifícios de alto desempenho e facilitará o desenvolvimento de infraestrutura de mercados emergentes.

“A ArcelorMittal possui uma responsabilidade significativa de inovar, implementar e de navegar por um caminho bem-sucedido em direção a uma indústria de aço mais limpa, tendo como meta alcançar



a meta de carbono neutro em 2050 e reduzir a intensidade de emissões em 25% até 2030”, destaca Gama.

Entre as iniciativas de descarbonização em andamento, a ArcelorMittal lançou uma marca que agrupa todas as atividades de fabricação de aço de com baixa emissão de CO<sub>2</sub> da ArcelorMittal, bem como iniciativas mais amplas e projetos de inovação verdes. O programa XCarb® visa alavancar um esforço único focado em alcançar progresso demonstrável em direção à neutralidade da produção de aço e a apoiar clientes a alcançar seus objetivos rumo à descarbonização de sua cadeia, além de suportar a economia de baixo carbono.

A ArcelorMittal possui unidade no Espírito Santo e que está localizada estrategicamente junto ao mar e a uma complexa infraestrutura de transportes. A planta industrial da ArcelorMittal Tubarão está integrada a diferentes modais de transporte, com logística focada em racionalizar recursos e atender às demandas de diferentes segmentos, com abrangência de modais, custos competitivos e qualidade. Além dos modais rodoviário e ferroviário, a empresa utiliza o modal marítimo (porto e barcaças) para embarque de produtos siderúrgicos para exportação e entrega em outros portos brasileiros (cabotagem). Por meio da cabotagem são enviadas bobinas para a unidade de Vega (SC).

A companhia é uma das líderes em reciclagem de sucata metálica e de resíduos provenientes dos processos industriais. Atualmente, o grupo reprocessa em todo o mundo 30 milhões de toneladas de aço ao ano. No Brasil, são cerca de 3 milhões de toneladas de sucata recicladas por ano. Nos últimos três anos, a ArcelorMittal comprou cerca de 8 milhões de toneladas de sucata, volume que deixou de ir para aterros do país e virou produto.

Gama afirma que, dessa forma, ArcelorMittal teria interesse em consumir o aço proveniente do desmantelamento ou reciclagem de plataformas. A sucata é gerada por meio de resíduos industriais ou de produtos que perdem sua utilidade, como geladeiras, fogões, bicicletas, entre outros. Segundo o gerente, uma das características mais positivas do aço é sua infinita reciclabilidade: quando acaba a vida útil de um produto feito em aço, o material pode retornar aos fornos como sucata sem perda de qualidade.

Além disso, a reciclagem exige menos energia e emite menos carbono do que a transformação de matérias-primas virgens. “Como impacto positivo, a reciclagem reduz a pressão sobre recursos naturais virgens, diminui o acúmulo de lixo e a formação de aterros, protege o solo, a água e o ar, diminui a pegada energética e de carbono da indústria e,

indiretamente, garante a manutenção das áreas florestadas, da biodiversidade, dos mananciais e da qualidade de vida”, detalha Gama.

O professor Floriano Pires, da Coppe/UFRJ, diz que, por conta da possibilidade de uma reativação nos próximos anos, foram feitas análises comparativas extremamente negativas, as quais considera obsoletas na discussão contemporânea, apesar dos problemas de corrupção e de eficiência, que se somaram às dificuldades de competitividade que já são conhecidas.

Pires identifica no mercado brasileiro um grande potencial para navios aliviadores, embora seja um grande desafio tecnicamente, pois trata-se de um nicho com escala para atrair novamente parcerias internacionais e desenvolver processo gradual de contratação, assim como aconteceu com unidades estacionárias e FPSOs que o Brasil é capaz de construir, quando o ambiente é favorável. Hoje, os navios desse tipo que operam na costa brasileira são afretados.

O professor considera perfeitamente possível que o Brasil retome essa indústria, seguindo como primeira premissa que o país precisa urgentemente de reindustrialização. Nesse sentido, a indústria naval surge entre os setores industriais que o Brasil tem condição de desenvolver. A avaliação é que, se o Brasil não passar por um processo agressivo nesse sentido, estimulado por políticas públicas, vai continuar sendo um exportador de commodities.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

Data: 28/08/2024

## AGENTES VEEM DEMANDA IMPORTANTE, MAS VIABILIDADE DA REGASEIFICAÇÃO POR FSRU PASSA POR DESENVOLVIMENTO DO MERCADO DE GÁS

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 27/08/2024 - 23:30



A quantidade de terminais de regaseificação offshore operacionais no mundo chegou a 49 unidades em fevereiro de 2024. Desse total, nove foram comissionados ao longo de 2023 e 17 novos terminais estavam em fase de construção. A maior parte da demanda vem da Ásia, porém, com o alto investimento europeu com urgência em novos terminais a fim de diversificar seu portfólio de oferta de gás, pode haver uma alta demanda por novas unidades de armazenamento e regaseificação flutuantes (FSRUs, em inglês). No Brasil, os sete terminais de regaseificação de GNL existentes foram estabelecidos com todo o processo

de armazenagem e regaseificação em infraestrutura offshore a bordo de FSRUs, uma vez que são terminais mais flexíveis e de mais rápida implementação.

A Superintendência de Petróleo e Gás da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) soma sete terminais de gás natural liquefeito (GNL) em seis estados e uma capacidade de regaseificação que totaliza cerca de 120 milhões de metros cúbicos por dia. O levantamento da EPE foi feito pelo superintendente adjunto, Marcelo Alfradique, pela consultora técnica, Ana Cláudia Sant'Ana Pinto, e pelo analista de pesquisa energética, Luiz Paulo Barbosa da Silva.

Os técnicos da EPE observaram que, destes terminais, apenas o Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), o Terminal Gás Sul (TGS) e o Terminal de Barcarena ainda não estão operando comercialmente. Além dos terminais citados, vislumbra-se a possibilidade de implantação de um terminal em Suape (PE) nos próximos anos. Esse terminal teria capacidade de regaseificação de até 14 milhões de m<sup>3</sup>/dia, com investimentos da ordem de R\$ 300 milhões.

“Na busca por um mercado de gás natural mais aberto, dinâmico e competitivo, há a possibilidade da viabilização de novos projetos envolvendo GNL. Tal abertura tende a promover um ambiente de competição e a entrada de cada vez mais agentes, com diferentes soluções de disponibilização de novas ofertas para o mercado”, analisam os técnicos da EPE.

Para a entidade, existe a possibilidade de que novos projetos de terminais de GNL baseados em FSRUs consigam atingir seus Final Investment Decisions (FIDs) e venham compor o conjunto de infraestrutura de gás natural brasileiro. A avaliação é que o estabelecimento de um sistema de transporte de gás natural integrado também ajudará a viabilizar novos investimentos, pois os benefícios poderão ser compartilhados pelos usuários da malha integrada de gasodutos, permitindo que alguns desses projetos entreguem volumes de gás natural para consumidores próximos ou distantes da área de influência de cada alternativa.

A EPE acompanha a evolução da infraestrutura de gás natural, dentre elas as infraestruturas de GNL, para atualização principalmente do Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) e dos seus Planos Indicativos: de Gasodutos de Transporte (PIG), de Processamento e Escoamento (PIPE) e de Terminais de GNL (PITER). A empresa considera que a viabilidade da implementação de terminais de GNL e, conseqüentemente de FSRUs, é multifatorial. Dessa forma, a estratégia de implementação de projetos dependerá dos preços relativos do gás natural, da disponibilidade de FSRUs no mercado internacional, do detalhamento de diversos aspectos socioambientais e de engenharia, assim como confirmações acerca da demanda, e acordos para interconexão com outros projetos, gasodutos e/ou consumidores.



“É fundamental, para esses tipos de terminais, a necessidade de uma demanda âncora que suporte estes investimentos, que pode vir a ser uma usina termelétrica ou mesmo um grande consumidor industrial”, ressaltam os técnicos da EPE. Eles acrescentam que, neste mercado de GNL, o processo de obtenção de licenças e autorizações é uma etapa importante na viabilização/construção de novos projetos e que possíveis atrasos podem comprometer cronogramas de implantação destas infraestruturas, ou até mesmo culminar numa alteração de projeto.

Em relação à demanda externa por Floating Storage Regasification Units (FSRUs), os técnicos observam um crescimento constante nos últimos anos ao redor do mundo. A capacidade de regaseificação em fevereiro de 2024 totalizava 200.9 Mtpa (unidade de liquefação de gás natural). Naquele mês, havia 17 projetos de FSRUs em construção, totalizando 52,1 Mtpa. A maioria deverá iniciar a operação entre 2024 e 2025.

O total inclui 28 Mtpa da Ásia e Ásia-Pacífico, 9,8 Mtpa da Europa, 10,2 Mtpa da América Latina e 4,2 Mtpa da África. A Índia lidera as novas construções com três projetos ou 16 Mtpa para estarem operacionais entre 2025 e 2026. Esses dados são da International Gas Union (IGU), que representa a indústria de gás global com mais de 150 membros em mais de 80 países, que abrangem acima de 90% do mercado global de gás.

A Eneva é uma das principais operadoras privadas de gás natural do Brasil, sendo a segunda maior em capacidade de geração térmica. A companhia atua na exploração e produção de gás natural, na geração de energia elétrica, na comercialização de soluções energéticas e no mercado livre de energia e gás natural. A empresa opera o modelo reservatório-to-wire, que permite que o gás natural localizado na Bacia do Parnaíba, no Maranhão, seja transformado em energia elétrica com custos mais atrativos para o sistema elétrico brasileiro.

Com um parque de geração com 6,3 gigawatts (GW) de capacidade contratada em operação e construção, a Eneva possui ativos de exploração e produção de gás natural situados em quatro estados do Brasil: Maranhão (bacia sedimentar do Parnaíba), Amazonas (bacias sedimentares do Amazonas e do Solimões), Mato Grosso do Sul e Goiás (bacia sedimentar do Paraná).

Os ativos de geração termelétrica da Eneva já operacionais estão localizados nos estados do Maranhão (Complexo Parnaíba e Itaqui), Ceará (Pecém II e UTE Fortaleza), Sergipe (Hub Sergipe) e Roraima (Jaguarica II) e os demais, ainda em fase de implementação, estão situados no Amazonas (Complexo de Azulão, com o projeto Azulão 950) e no Maranhão (UTE Parnaíba VI e as plantas de liquefação de gás natural). Os projetos de fechamento de ciclo de Parnaíba V e VI adicionaram 460 megawatts (MW) de potência despachável ao sistema sem consumir moléculas de gás adicional.

Na malha (grid) brasileira de gás natural, está em fase final de construção e comissionamento o gasoduto que interliga o FSRU do Hub Sergipe, além da mesa de gás que, junto ao ativo, agrega valor às negociações. Fora da malha (off grid), a Eneva possui dois polos principais com produção de gás natural — no Amazonas, a planta de liquefação que supre a termelétrica de Jaguarica em Boa Vista (RR) e, no Parnaíba, está em fase final de construção a segunda planta de liquefação que suprirá consumidores industriais com GNL.

O Hub Sergipe da Eneva conta com um FSRU com capacidade de regaseificar até 21 milhões de m<sup>3</sup>/dia, com oportunidade de comercialização desse gás na malha integrada. O hub é composto por uma usina movida a gás natural, a UTE Sergipe, que gera energia em um ciclo combinado de gás e vapor, com capacidade de geração de 1,6 GW.

De acordo com o Planejamento Anual da Operação Energética (2024-2028), as projeções feitas pelo Operador Nacional do Setor Elétrico (ONS), juntamente da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) e da EPE, apontam que a demanda por energia terá um crescimento médio de 3,3% ao ano. Porém, essa demanda pode ser maior, sobretudo se o Brasil se mostrar atrativo para novos investimentos em data centers. “Os data centers, que comportam as operações de IA (inteligência artificial), computação em nuvem, mineração de criptomoedas, entre outros, são altamente intensivos



em energia e necessitam, obrigatoriamente, de um fornecimento confiável e ininterrupto”, salienta a Eneva.

Para a empresa, devido ao grande aumento de fontes de geração intermitentes, a operação segura e confiável do sistema elétrico brasileiro exige muita flexibilidade das principais fontes despacháveis, como hidrelétricas e termelétricas. Devido a diversas restrições técnicas e econômicas, a principal solução de suprimento de gás natural de forma flexível é através do mercado internacional de GNL, que é recebido no país por meio das FSRUs.

Recentemente, em estudos do Plano Decenal de Expansão de Energia (2034), a EPE divulgou que o sistema elétrico precisa de 5,5 mil MW de oferta despachável (capacidade) adicional para suprir os critérios de segurança do planejamento, demanda essa que cresce até aproximadamente 35 mil MW em 2034. “Entendemos que existe uma demanda importante que pode ser suprida com soluções que se apropriem da capacidade de prover flexibilidade operativa e estocagem dos terminais de GNL”, observa a Eneva.

Na visão da companhia, a geração termelétrica a gás oferece segurança e competitividade ao sistema elétrico brasileiro. Além da necessidade do país de despachar eletricidade de forma rápida e confiável, as térmicas podem ser acionadas no horário de ponta ou reduzir as pressões sobre o momento em que a geração distribuída solar ou eólica deixam de contribuir.

A empresa considera que a realização dos leilões de capacidade, previstos para o segundo semestre de 2024, é importante para mitigar os riscos à segurança energética, ao assegurar o comprometimento dos fornecedores com os projetos de energia no Brasil e permitir que os geradores possam planejar e garantir os recursos necessários com antecedência para desenvolver os projetos.

A Eneva aponta como desafios a necessidade de equilíbrio entre viabilização do fornecimento de energia segura e limpa a preços acessíveis e a transição energética. O entendimento da empresa é que, ao mesmo tempo em que se caminha para um aprimoramento das alternativas renováveis, a preços mais acessíveis, é crucial garantir a segurança e o acesso à energia.

A Karpowership, que opera em quatro continentes, conta com uma capacidade instalada global de 7.000 MW e 3.000 MW em pipeline, incluindo powerships e usinas onshore, juntamente com uma frota de infraestrutura flutuante de GNL, transportadores de GNL e FSRUs, e projetos renováveis. A empresa considera que, em três décadas de experiência na indústria energética, conseguiu se estabelecer como fornecedor de soluções de energia flexíveis, seguras e limpas em todo o mundo. A expectativa da KPS é que a frota de powerships, FSRUs, transportadores de GNL e navios de apoio, junto aos novos projetos, como navios FLNG e Bunkering, a permitam assumir um papel de destaque na transição energética.

A empresa afirma que seu plano de negócios neste momento tem como um dos principais focos expandir a posição neste mercado. A Karpowership entende que essa expansão já está acontecendo, devido ao desenvolvimento de novos FSRUs para os potenciais clientes e para a sua frota de geração própria, também composta por powerships. por meio de colaborações estratégicas nos negócios da FSRU e equipes capacitadas trabalhando 24 horas por dia.

A empresa acredita que o ‘GNL to power’ é o principal impulsionador para as necessidades mundiais de curto e longo prazo devido aos data centers de IA (inteligência artificial) e aos veículos elétricos. “Temos um compromisso com o Brasil que é nosso centro de investimentos na América do Sul. Queremos continuar apoiando a segurança energética nacional, dado o cenário de mudanças climáticas e transição energética, para o crescimento sustentável do país”, informou a KPS em nota.

A GNA (Gás Natural Açú) tem dois ativos de geração termelétrica a gás (UTES GNA I e GNA II) e o terminal GNL, com capacidade de regaseificação de até 21 milhões de metros cúbicos por dia, no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ). Juntos, os empreendimentos formam o maior parque termelétrico a gás natural da América Latina, com 3 GW de capacidade instalada.



A UTE GNA I está em operação comercial desde setembro de 2021, enquanto a UTE GNA II está em fase final de construção com previsão de início da operação no próximo ano. Ambas as termelétricas utilizam gás natural oriundo de GNL importado, o qual é recebido, armazenado, regaseificado e despachado para consumo nas termelétricas através do terminal de GNL.

O diretor-presidente da GNA, Emmanuel Delfosse, explica que o terminal de regaseificação de GNL não está conectado à malha de transporte de gás natural, o que representa uma demanda para a empresa que atualmente não é atendida. Nesse sentido, a GNA tem dois projetos de conexão em vista: o Gasog (Gasoduto dos Goytacazes) e o Gasing (Gasoduto de Integração Norte Fluminense). Com a conexão à malha integrada, a GNA poderá receber gás natural e utilizá-lo no suprimento de projetos no Porto do Açú, mas também oferecer uma nova fonte de gás natural ao país por meio do terminal de GNL. Também está nos planos a construção de um terminal onshore de GNL.

Delfosse diz que o Brasil dispõe de uma frota de FSRUs cuja capacidade agregada de regaseificação é muito superior à demanda interna. Ele acredita que isso ocorra, dentre outras razões, pelas exigências de flexibilidade dos empreendimentos de geração termelétrica a gás que não podem ser atendidas pelo gás doméstico pouco flexível e pelo custo fixo elevado de transporte do gás natural.

Para acompanhar a evolução da matriz energética brasileira, caracterizada pelo crescimento de fontes renováveis, a demanda de flexibilidade propicia a implantação dos terminais GNL para receber gás importado. “Por outro lado, devido à limitação na capacidade de armazenamento das FSRUs, observamos uma lacuna na capacidade de armazenamento de GNL nas infraestruturas existentes, que poderia ser resolvida com a construção de terminais onshore”, avalia Delfosse.

Atualmente, a GNA está desenvolvendo uma solução para ampliar a capacidade existente de armazenamento de GNL em seu terminal, que passa pela implantação de uma estrutura de tancagem onshore. Delfosse conta que esse projeto permitirá a ampliação das capacidades de regaseificação e armazenamento, possibilitando a expansão do parque termelétrico da GNA e o atendimento de outros clientes.

Além dos gargalos relacionados ao transporte de gás, a GNA percebe como desafio relevante a necessidade de viabilizar um projeto que seja âncora de demanda, como, por exemplo, uma nova usina termelétrica. Outro ponto a ser considerado, segundo Delfosse, é o fato de a precificação do GNL estar sujeita a dinâmicas internacionais, o que pode afetar diretamente sua competitividade.

“Com a guerra na Ucrânia, diversos países investiram na construção de terminais de FSRU, o que acelerou a demanda dos estaleiros, encarecendo significativamente os preços de afretamento em relação a cinco anos atrás. Essa realidade torna o investimento em terminais onshore ainda mais estratégico para a segurança energética do país”, analisa Delfosse.

FSRUs (Floating Storage Regasification Units), diferentemente das instalações portuárias comuns, não são destinadas à movimentação de mercadorias, mas sim à recepção, armazenamento e regaseificação de GNL. Globalmente, uma das principais finalidades das FSRUs é viabilizar o suprimento de gás a partir do GNL — inclusive para geração de energia termelétrica, contribuindo para a diversificação das fontes de energia e para o desenvolvimento de um mercado de energia de baixo carbono no país.

Considerando a crescente demanda por fontes de energia mais limpas e sustentáveis, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) vê um grande potencial de crescimento para as FSRUs. Para a associação, esse modelo de exploração se alinha com as tendências globais de transição energética, que buscam reduzir a dependência de combustíveis fósseis altamente poluentes e promover energias que reduzam a pegada de baixo carbono.

Os terminais de GNL onde operam FSRUs são uma tecnologia dominada há mais de 60 anos. Hoje, existem mais de 660 navios de GNL navegando entre mais de 200 terminais em todo o mundo, inclusive no Brasil. Além disso, as FSRUs oferecem flexibilidade e maior rapidez na implementação,



sendo uma solução eficiente para atender a picos de demanda energética e para regiões onde a infraestrutura terrestre é limitada ou inexistente.

Com o Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo (TRSP) em Santos (SP), a Edge é a primeira associada da ATP com capacidade de regaseificação e armazenamento de GNL. O TRSP é o oitavo inaugurado no Brasil e o primeiro com 100% de investimento privado nacional. O aporte foi de aproximadamente R\$ 1 bilhão na construção desse ativo na Baixada Santista. É um terminal não vinculado à existência de uma usina termelétrica, voltado para abastecer a demanda de diversos segmentos, seja via movimentação dutoviária, seja a partir de projetos GNL B2B (também conhecido como small scale).

De acordo com a Edge, a capacidade de regaseificação nominal licenciada do TRSP é de 14 milhões de metros cúbicos por dia, e a capacidade de armazenamento é de 173 mil metros cúbicos de GNL. O TRSP diversifica as fontes de suprimento de gás natural, reduzindo a dependência de uma única fonte de abastecimento. A empresa destaca que é um empreendimento que contribui para garantir a segurança energética no estado de São Paulo e do país. Além disso, o terminal conecta São Paulo ao mercado global de gás, aumentando o acesso a um gás mais competitivo.

A ATP identifica a insegurança jurídica e a viabilidade econômica como os dois principais desafios para expansão desse tipo de projeto. Como as FSRUs geralmente operam com base em contratos de longo prazo, muitas vezes relacionados à geração de energia elétrica, qualquer descumprimento de prazos desses contratos pode resultar em graves consequências financeiras e operacionais.

Na visão da ATP, essas características exigem um modelo de negócios e habilitação mais ágeis do que os terminais portuários tradicionais. “A complexidade regulatória e a falta de clareza nas legislações aplicáveis podem gerar insegurança jurídica, dificultando a atração de investimentos e a viabilidade dos projetos. A harmonização e a simplificação das normas são essenciais para criar um ambiente de negócios mais favorável e previsível para os investidores”, avalia o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Ele acrescenta que os investimentos em FSRUs são geralmente maiores do que os necessários para terminais portuários tradicionais. Esses projetos dependem de um número limitado de demandantes que lhes sirvam de ancoragem econômico-financeira, como usinas termelétricas contratadas em leilões ou concessionárias estaduais de distribuição de gás, o que torna inviável o investimento sem contratos prévios. “A necessidade de contratos firmes e de longo prazo para viabilizar os investimentos representa um desafio significativo, especialmente em um mercado onde a demanda pode ser volátil e sujeita a variações econômicas e políticas”, comenta Barbosa.

A ATP também destaca a importância de garantir a infraestrutura de apoio necessária, como conexões com redes de gasodutos e sistemas de transmissão de energia, para assegurar a operação eficiente das FSRUs. A falta de infraestrutura adequada pode limitar a expansão e a eficácia desses projetos. “A ATP tem como um de seus propósitos promover um ambiente regulatório estável, transparente e previsível, além de fomentar políticas que incentivem a viabilidade econômica e a segurança jurídica dos investimentos”, destaca o executivo.

O Kincaid Mendes Vianna foi o primeiro escritório de advocacia brasileiro contratado para atuar no desenvolvimento de projetos de terminais de GNL no Brasil, inaugurados em 2008 através da importação temporária da primeira FSRU. Desde então, o escritório vem sendo contratado para assessorar esse tipo de projeto, desde a fase de licitação para afretamento da FSRU até a chegada da unidade no Brasil, além de assessorar projetos de FSRUs em operação ou em desenvolvimento no Brasil.

A sócia do Kincaid, Camila Mendes Vianna Cardoso, explica que as necessidades jurídicas variam conforme a fase em que o projeto se encontra. Ela ressalta que esses projetos envolvem diversas autoridades como Receita Federal, Antaq, Marinha, SPU, Tribunal Marítimo, Ibama ou órgão ambiental da localidade e ANP, entre outros. Cada projeto tem sua particularidade diante da



localidade da FSRU e se vai estar conectado a uma térmica ou a um duto. E se vai estar numa área de porto público, terminal privado ou mais distante no mar territorial.

Segundo Camila, a inviabilidade jurídica do projeto pode ocorrer por diversas razões, por exemplo, pela ausência de enquadramento regulatório; contratos que não contemplem de forma adequada os riscos do projeto, avaliação tributária inadequada ou falhas no licenciamento do empreendimento. A advogada considera como um aspecto crítico na estruturação do projeto o planejamento das licenças, devido às dificuldades de fazer com que o projeto esteja devidamente licenciado na data prevista para entrar em operação comercial.

Camila observa que os diversos órgãos públicos envolvidos precisam autorizar a instalação e operação para este tipo de empreendimento, e eventualmente é preciso que se comuniquem para que todas as autoridades estejam alinhadas para o sucesso do projeto. “Atrasos na obtenção das licenças e autorizações causam impactos relevantes para tais tipos de empreendimento, sobretudo em relação aos contratos de fornecimento de GNL e de venda do GNL regaseificado ou de geração de energia elétrica, conforme o caso, que ensejam a aplicação de penalidades de custo extremamente elevado”, analisa a advogada.

A viabilidade econômica de terminais de regaseificação de GNL por FSRU depende da demanda de gás, que pode ser para atendimento a usinas termelétricas ou ao mercado não termelétrico. A demanda para oferta de geração de energia elétrica por termelétricas está restrita em razão do crescimento da oferta de geração de energia elétrica por fontes renováveis. Por sua vez, há potencial crescimento de demanda não termelétrica a partir da reestruturação do mercado de gás natural no país, através da Nova Lei do Gás. Camila percebe que, nesse sentido, os projetos mais recentes de terminais com FSRU foram concebidos para atender demanda não termelétrica.

O advogado Thiago Silva, sócio da área de energia do escritório Vieira Rezende, nota que esses projetos têm prazos de entrega muito mais curtos do que a infraestrutura de terminais terrestres. Um terminal de regaseificação flutuante pode começar a importar GNL menos de um ano após a aprovação do projeto, enquanto um terminal terrestre exige de três a cinco anos para ser concluído. “Isso se deve ao fato de que as instalações portuárias e conexões de gasodutos já estão disponíveis, e o FSRU é fretado da frota existente”, comenta Silva.

Ele percebe que a principal demanda dos mercados, cativo e livre, é por gás natural a preço mais acessível. Segundo o advogado, um dos desafios para que a redução do preço ocorra é que, embora o Brasil tenha reservas significativas de gás natural, a maior parte dos reservatórios está offshore e depende de investimentos em gasodutos e unidades de processamento de gás natural para seu escoamento.

A maior parte da infraestrutura existente é de propriedade da Petrobras e os campos produtores atualmente mais significativos também. Silva acrescenta que o gás natural produzido offshore poderia ser escoado, aumentando a oferta de gás natural e diminuindo seu preço. Porém, esse mesmo gás tem um uso relevante na produção secundária desses campos.

Ele acredita que o país se encontra diante da oportunidade de potencializar seu mercado de gás em todos os segmentos. Para o advogado, a necessidade de expansão da infraestrutura de gás natural, de forma geral, desde o escoamento até a distribuição, passando pelo transporte, explica em parte porque ele não desempenha um papel mais relevante frente a outras fontes de energia no Brasil.

“A ampliação da demanda é fundamental para ancorar os investimentos necessários à própria expansão da infraestrutura, o que geraria um ciclo virtuoso. Porém, sem uma redução no preço do gás natural, outras fontes de energia — particularmente fontes renováveis e com valores cada vez mais acessíveis — têm se mostrado mais competitivas, o que ameaça a expansão do gás natural”, comenta o advogado.

Silva considera que os leilões de reserva de capacidade com geração de energia termelétrica são definitivamente as principais âncoras de consumo do GNL, que, quando não utilizado para a geração

termelétrica, pode ser comercializado com consumidores nas regiões adjacentes às usinas onde os terminais de GNL/FSRUs estão implementados.

“Também observamos casos onde os terminais não estão ligados a uma usina termelétrica e que, em decorrência do empreendedorismo de certos distribuidores estaduais, o GNL é utilizado principalmente como impulsionador de consumo de gás natural da região”, aponta o advogado.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é um dos principais órgãos para regulamentação dos projetos de FSRU em razão da competência que exerce sobre a atividade portuária, no entanto existem órgãos com outras atuações importantes nessa atividade. A agência reguladora destaca que os projetos de geração de energia são de interesse nacional. A autarquia entende que seriam necessários estudos para dimensionar o potencial dessas instalações no país.

Os projetos de instalações voltados para geração de energia são normalmente enquadrados na resolução 13/2016 da Antaq como registros de instalação de apoio. O normativo prevê procedimentos para o acompanhamento dessas instalações, tanto na fase anterior à construção quanto na fase de operação. Após a autorização concedida pela Antaq e a devida conclusão das obras de construção do ativo, é feita uma vistoria pela agência com o intuito de confirmar o cumprimento do projeto. Somente após esse aval é emitido o Termo de Liberação da Operação (TLO), que autoriza o início das atividades operacionais. Além disso, também é feito um acompanhamento (fiscalizações de rotina e eventuais) dessas autorizações após o início das operações.

A Antaq contabiliza oito instalações com FSRU em operação no Brasil: Terminal de GNL de São Luís; Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo (TRSP); Terminal Gás Sul (TGS); Terminal GNL da UTE Porto de Sergipe I; UTE Novo Tempo Barcarena; UTE Rio de Janeiro; Terminal de Regaseificação do Açú; LC Terminais GNL. Até o fechamento desta edição, não constavam novos projetos em análise na Antaq.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*

## INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA LEVAM OTIMISMO ÀS EMPRESAS QUE MOVIMENTAM CARGA DE PROJETO, COM SEGMENTO DE ENERGIA À FRENTE

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 27/08/2024 - 23:30*



O mercado brasileiro de logística de cargas de projeto movimenta bilhões de reais anualmente, impulsionado por investimentos em infraestrutura, energia renovável e petróleo e gás. No Brasil, essa movimentação é caracterizada por desafios logísticos significativos, exigindo investimentos contínuos em infraestrutura e tecnologia para atender às crescentes demandas do mercado.

O governo brasileiro tem anunciado vários programas de investimento em infraestrutura, como o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que inclui concessões e privatizações de portos, ferrovias e rodovias, incentivando o crescimento da logística de carga de projeto.

Marcello Augusto Mari, diretor comercial da Locar, empresa especializada nesse tipo de operação, avalia que o cenário atual é promissor, principalmente devido à alta demanda dos setores de energia, mineração e papel e celulose. "O mercado está aquecido, impulsionado pela retomada da produção industrial brasileira. As operações de heavy-lift, como o transporte de bobinas, skids e equipamentos para o setor de energia eólico, têm se tornado cada vez mais frequentes em todo o território nacional", afirmou o diretor da Locar.



A demanda por serviços de movimentação de cargas de projeto tem sido influenciada pelo crescimento nos segmentos de energia, mineração e papel e celulose. O diretor da Locar avalia que a recuperação econômica, combinada com uma alta demanda externa e a valorização do dólar, favoreceram as exportações e, conseqüentemente, a movimentação dessas cargas.

Apesar dessa recuperação, ele destaca que ainda há uma ausência de grandes projetos, que foram mais frequentes em períodos anteriores. "A realidade é que não temos no momento um grande projeto de movimentação de cargas, como em outros tempos, quando grandes BIDs foram apresentados, principalmente de armazenagem, o que impulsiona o uso dos ativos no mercado, considerando uma operação que hoje é basicamente portuária," comentou Mari.

A Triunfo Logística, que tem uma das maiores bases de apoio offshore da América Latina, atende principalmente projetos relacionados a óleo e gás. Neste ano, o terminal, localizado no Porto do Rio de Janeiro, teve um incremento considerável nas atracações de barcos de apoio em relação a 2023.

"Atualmente, estamos desempenhando contratos importantes que incluem o recebimento de cargas para os projetos Bacalhau e Mero 3, destacando-se bobinas de umbilicais flexíveis de até 400 toneladas, suction piles de até 250 toneladas com altura de até 25 metros, amarras, equipamentos subsea e estacas torpedos T-120", detalha Wanessa Diniz, gerente comercial da Triunfo. Neste ano, o terminal realizou a primeira operação do Projeto Atlanta. Até o início de 2025, estão programadas mais duas operações, movimentando bobinas de umbilicais e flexíveis de até 350 toneladas.

Em termos de inovação na área de logística, a Triunfo investiu na aquisição do Jumbo, um equipamento de heavy lift personalizado com capacidade de içamento de até 400 toneladas, desenvolvido especificamente para os projetos em que atua. Utilizando este equipamento, a empresa realizou com sucesso uma operação pioneira de transpooling de bobinas de flexíveis e umbilicais via balsa no Porto do Rio de Janeiro, com apoio portuário da EBN Prime Sea Navegação, do mesmo grupo.

Nos últimos 12 meses, o setor de energia tem liderado a demanda por serviços de transporte especial e remoções industriais. A recuperação do setor após a crise econômica é notável, com aumentos substanciais nas movimentações de cargas para projetos de energia eólica, geradores e termelétricas. "Rotineiramente temos recebido demandas do setor de energia, tanto para o modal rodoviário como para o modal marítimo. Liderado pelo setor eólico, geradores e termoeletrica, entre outros, gerando grandes movimentações e volumes intensos para cargas de projetos," destacou Marcello, da Locar.

Apesar das projeções positivas, o segmento ainda enfrenta desafios. A infraestrutura portuária e logística do Brasil precisa de investimentos para melhorar a capacidade de movimentação de cargas de projeto. Embora os setores portuários estejam investindo em equipamentos de grande porte, Marcello enfatiza a necessidade de melhorias geométricas e estruturais nas vias de transporte para garantir a viabilidade desses carregamentos.

"Já para o segmento de transportes pesados e superpesados (cargas de projetos) devemos ter uma atenção especial na execução de obras que garantam a viabilidade geométrica e estrutural para transportes destas cargas, tão importantes para a economia atual do país," reforçou o diretor da Locar.

A Triunfo iniciou suas operações no Porto do Rio de Janeiro voltada ao setor siderúrgico e metalúrgico, mantendo esses setores em sua carteira de clientes, especialmente na exportação de ferro gusa e tubos. Este ano, tem uma meta agressiva de exportar dois milhões de toneladas de ferro gusa. A expectativa da empresa é continuar crescendo. "Com mais de 1,2 mil colaboradores atuando em nosso terminal e retroáreas, nosso objetivo é o desenvolvimento da equipe, melhoria contínua e atendimento ao cliente com excelência, sempre voltado em primeiro lugar a segurança", diz Wanessa.



Neste ano, o setor portuário brasileiro está testemunhando uma série de investimentos significativos, com foco na expansão e modernização das instalações. O Porto de Santos, um dos mais movimentados do país, está investindo R\$ 2,7 bilhões em projetos para aumentar sua capacidade de carga e melhorar a infraestrutura. O Porto de Paranaguá também está realizando investimentos substanciais de R\$ 1,5 bilhão, visando a ampliação de seus terminais e a modernização das operações logísticas. Outros portos importantes também estão em processo de modernização.

O Porto de Itajaí também está investindo R\$ 800 milhões para aumentar sua capacidade de operação e eficiência e o Porto de Salvador está alocando R\$ 600 milhões para expandir e modernizar suas instalações.

As operações de movimentação de carga de projeto enfrentam diversas dificuldades, conforme destacado pela CSS. A empresa, especializada no agenciamento de cargas para importação, exportação e carga projeto nos modais marítimo, aéreo, rodoviário e cabotagem, ressalta que esse tipo de carga, com dimensões e pesos elevados, exige uma logística minuciosamente planejada. Além disso, os desafios incluem a necessidade de rotas específicas, equipamentos especializados e equipes altamente qualificadas para garantir a integridade da carga durante o transporte.

A CSS realiza exportação e importação de cargas de projeto para o mundo inteiro por meio de parceiros afiliados à XLP Projects Network. Essa é uma das maiores e mais importantes redes de parceria no segmento, à qual a CSS também é afiliada.

A Locar tem participado ativamente de projetos com o objetivo de melhorar a infraestrutura necessária para a movimentação de cargas de projeto. A empresa está envolvida em obras de metrô, rodovias e na modernização e restauração de pontes e viadutos. Recentemente, a Locar realizou operações como o içamento e transporte marítimo de bobinas com cabos umbilicais pesando mais de 300 toneladas, e o transporte de 14 bobinas do Nordeste ao Porto do Açu, no Rio de Janeiro.

"Realizamos grandes operações portuárias com utilização de cábreas, rebocadores, balsas etc., todas com ativos próprios e com grande capacidade de cargas, destinadas na maioria das vezes para cargas de projeto," explicou sobre as atividades da empresa.

O Porto Chibatão (AM) se destaca na movimentação de cargas de projetos, conduzida pela Tomiasi Logística de Projetos, empresa do grupo Chibatão especializada em operações com cargas complexas e pesadas. Entre os principais tipos de carga movimentados estão geradores, turbinas de grande porte, equipamentos para usinas termoeletricas, tanques de GLP, máquinas injetoras, equipamentos de navegação e estruturas de cobertura de grande porte. Cada um desses itens demanda uma logística específica e uma preparação minuciosa da infraestrutura.

Para lidar com essas cargas de grande porte, o porto realiza uma análise prévia detalhada de cada projeto, seguida pela elaboração de um plano técnico de içamento, conhecido como plano de rigging. Este plano define os equipamentos e dispositivos necessários para a movimentação, garantindo que todo o processo seja realizado de forma segura e eficiente.

Entre os principais desafios enfrentados estão a falta de infraestrutura rodoviária adequada, as condições climáticas, especialmente a vazante dos rios, e os problemas relacionados ao solo da região. Para diminuir esses obstáculos, o porto investe em tecnologia e automação. Equipamentos de alta tecnologia, softwares de planejamento detalhado e treinamento contínuo para a equipe são algumas das medidas adotadas para melhorar a eficiência e a segurança na logística de cargas de projeto. Atualmente, o porto planeja expandir sua divisão de logística de projetos para outras regiões do país, incluindo o Nordeste e o Sudeste.

A Locar também está continuamente evoluindo, com renovação constante de sua frota de equipamentos pesados e adoção de novas tecnologias. "Nossa empresa está em constante evolução, com constante renovação de nossa frota de pesados, sempre buscando as melhores tecnologias e segurança em suas operações", afirmou Marcello.



Recentemente, a empresa adquiriu cavalos superpesados para melhorar a performance nos transportes de cargas excedentes, garantindo maior segurança em suas operações. Uma das principais tendências tecnológicas no setor é a gestão de frota através da telemetria, que oferece maior controle e segurança tanto para a empresa quanto para os clientes. "A gestão da frota através da telemetria é uma das tendências tecnológicas que mais cresce em nosso segmento, aumentando consideravelmente o controle e gestão da frota e da carga de projeto, transmitindo o valor segurança ao cliente e às suas operações," ressaltou Marcello.

Outro porto que trabalha com cargas de projeto é o Porto de Pecém. Entre as principais cargas estão as placas de aço da siderúrgica ArcelorMittal Pecém, bobinas de aço, produtos siderúrgicos como tarugos e fio-máquina, além de cargas a granel sólido e líquido, como carvão, manganês e minério de ferro. O porto também movimenta uma quantidade significativa de cargas containerizadas.

De acordo com o Porto de Pecém, as cargas de projeto no setor eólico têm grande relevância devido ao potencial do Nordeste para parques eólicos. Adicionalmente, o porto importa módulos e cargas fotovoltaicas para projetos solares, além de transformadores e peças superdimensionadas para diversas indústrias, incluindo siderúrgicas e cimenteiras.

Para lidar com essas cargas de grande porte, as equipes de engenharia e operações avaliam as dimensões das peças e determinam o maquinário necessário para o transporte interno e o içamento no embarque ou desembarque dos navios. "Trata-se de uma atuação conjunta entre as equipes de operação do porto e de engenharia dos prestadores de serviço responsáveis pela movimentação das cargas, bem como do comercial para negociar todos os detalhes com os clientes", destacou Raul Neris Viana, gerente de Negócios Portuários do Complexo do Pecém.

Os desafios enfrentados no manuseio de cargas de projeto incluem a variedade e o tamanho das peças, segundo o gerente de Negócios Portuários do Complexo do Pecém. Transformadores de mais de 130 toneladas, por exemplo, exigem uma estratégia complexa de desembarque e transporte rodoviário. A operação dessas peças, devido ao seu alto valor agregado, deve ser extremamente bem planejada para evitar prejuízos.

A tecnologia e a automação têm papel crucial na eficiência logística do Porto de Pecém. Equipamentos meteorológicos são utilizados para medir a velocidade do vento, essencial durante o descarregamento. Sensores em guindastes monitoram o peso das cargas e scanners auxiliam a Receita Federal nas fiscalizações. Além disso, o sistema de calado dinâmico utiliza dados ambientais para calcular com precisão a folga dinâmica abaixo da quilha dos navios, aumentando a segurança e eficiência das manobras.

Estão sendo planejados investimentos e expansão no porto, especialmente com a homologação de parques eólicos offshore. As estruturas e maquinários do porto serão adaptados para lidar com as peças maiores e mais pesadas das torres eólicas. Atualmente, o Porto de Pecém conta com seis berços (TMUT) dedicados a cargas de projeto, com estudos em andamento para ampliar essas estruturas e aumentar a capacidade de movimentação.

O futuro da movimentação de cargas de projeto no Brasil será moldado pelo desenvolvimento de equipamentos mais robustos e pela incorporação de tecnologias avançadas de gestão e controle. O mercado de equipamentos de movimentação está se tornando cada vez mais competitivo, o que força as empresas a inovarem em suas estratégias para captação de cargas tanto no mercado interno quanto no externo. A Locar afirma se posicionar como uma empresa preparada para atender às demandas desse mercado, com uma logística integrada e ativos próprios que facilitam a gestão de projetos complexos.

"Equipamentos robustos de movimentações de cargas agora estão disponíveis no mercado, aumentando ainda mais o nível de competitividade dentro do setor, obrigando as empresas a inovarem em estratégias de captação de cargas direcionadas ao Brasil e exterior (exportação), em todo cenário nacional," disse Marcello.

A intermodalidade é essencial para o transporte eficiente de cargas superdimensionadas ou muito pesadas, que muitas vezes requerem a utilização combinada de diversos modos de transporte, como ferrovias, rodovias e portos. A integração dessas diferentes modalidades permite uma movimentação mais segura e econômica, otimizando a logística de transporte e minimizando os riscos associados ao manuseio de grandes equipamentos e estruturas.

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) destaca a expansão do modal ferroviário como estratégica para a competitividade internacional e a descarbonização da matriz de transportes. A utilização de ferrovias para o transporte de cargas pesadas não só reduz custos logísticos, como também diminui significativamente as emissões de gases de efeito estufa (GEE), promovendo uma cadeia logística mais sustentável.

"Estima-se que, para cada 1% de participação das ferrovias na matriz de transporte, evita-se a emissão de aproximadamente dois milhões de toneladas de CO2 por ano," enfatiza Davi Barreto, diretor-presidente da entidade. "É importante também que existam boas infraestruturas conectadas a elas, sejam terminais e portos, com equipamentos modernos, sempre operacionais, e capacidade de processar novas demandas que entrem no sistema," finaliza.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*

## **PARTICIPANTES DO ECOBRASIL ALERTAM PARA NECESSIDADE DE CELERIDADE NA ESCOLHA DE POLÍTICAS IMPORTANTES PARA TRANSIÇÃO**

*Por Danilo Oliveira Portos e Logística 27/08/2024 - 23:30*



O setor portuário vive um momento de transição bastante acelerada, mas ainda com muitas políticas a serem definidas e com soluções tecnológicas a serem encontradas no processo de descarbonização. Esse foi um dos diagnósticos feito por participantes da 17ª edição do Ecobrasil - Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente, realizado em junho, no Rio de Janeiro. Painelistas e gestores alertaram, durante o evento, para a necessidade de os tomadores de decisão e da indústria conseguirem estabelecer demandas claras, cumprir as metas e ter capacidade de atendê-las antes de algumas

dessas tecnologias se tornarem defasadas.

O gerente de meio ambiente e sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Uirá Cavalcante Oliveira, citou que a revisão dos indicadores do IDA aprofundará temas como: mudanças climáticas; descarbonização; economia circular; igualdade de gênero; relação porto-cidade; biodiversidade e soluções baseadas na natureza. Atualmente, o Índice de Desempenho Ambiental tem até 38 indicadores, considerando que alguns não se aplicam a todos os portos. A avaliação de 2023 reúne dados de 30 portos organizados e de 116 terminais de uso privado (TUPs).

O professor Sérgio Cutrim, coordenador do grupo de pesquisa LabPortos, sugeriu, durante o evento, que a sigla IDA seja atualizada, adotando, por exemplo, um nome como 'IDS' — Índice de Desenvolvimento Sustentável, englobando as dimensões ASG — ambiental, social e de governança (ESG, na sigla em inglês). O indicador da Antaq hoje abrange as dimensões: econômico-operacional; sociológico cultural; físico químico; e biológico ecológico. Ele identifica que um dos desafios para o regulador é onde pôr o peso desses novos indicadores, considerando as diferentes características das instalações portuárias brasileiras.

Cutrim chama a atenção que existe um novo contexto global no qual as organizações sustentáveis são mais lucrativas, em que o poder público vem aumentando a política e a regulação sobre sustentabilidade e onde a sociedade está cobrando cada vez mais mudanças. Na visão do professor, o IDA mudou a cultura de sustentabilidade e se tornou referência para o setor. "Fica evidente que



precisamos reconhecer a necessidade de revisão do IDA (...). É possível ser mais sustentável e mais lucrativo”, analisa Cutrim.

A coordenadora geral da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP), Luane Lemos, contou que a entidade, criada em março deste ano, vem ganhando adesão e já conta com mais de 40 incentivadores — entre membros natos, membros associados e apoios institucionais.

Luane disse que a associação se debruçou na definição de uma pauta consistente para ser discutida com agentes setoriais e de governo, como ministérios de Portos e Aeroportos (MPor), Minas e Energia (MME) e Fazenda. “Os portos querem descarbonizar e precisam ter os caminhos para isso”, ressaltou Luane, que é gerente de meio ambiente do Porto de Itaqui (MA).

O diretor de investimentos para as Américas na APM Terminals, Leonardo Levy, acredita que o setor portuário precisa, cada vez mais, de alianças para alcançar ações concretas para acelerar a transição. Levy observou que existem muitos planos e iniciativas positivas para reduzir emissões, porém ainda falta aumentar a materialidade das discussões. Para o executivo, faltam estímulos e garantias para que os concessionários possam investir e para que os armadores possam trazer navios mais eficientes para os portos brasileiros.

Levy disse que o projeto do terminal de contêineres do grupo no complexo de Suape (PE) será o primeiro 100% elétrico na América Latina. Em outros Tecons do grupo que já estão em operação no Brasil vêm sendo feitas substituições de equipamentos por modelos mais eficientes, a fim de mitigar as emissões. Ele considera a eletrificação de todos os equipamentos de uma instalação portuária um grande desafio.

O 17º Ecobrasil teve os patrocínios Diamante da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Consulado Geral dos Países Baixos, OceanPact e Hidroclean; patrocínio Ouro da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); e patrocínio Coffee Break da Praticagem do Brasil. O evento, organizado pela Revista Portos e Navios, teve a coordenação técnica da Cisporto Consultoria.

Outro tema de destaque no Ecobrasil foi a profundidade dos desafios da descarbonização em aspectos técnicos, regulatórios e empresariais. Agentes públicos e gestores privados discutiram as transformações que estão em curso e a mudança de mentalidade dentro do setor que vem ocorrendo em ritmo acelerado para atender às metas da IMO. Os palestrantes também apresentaram estudos e novas soluções que estão sendo desenvolvidas.

O representante da Secretaria-Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (SecIMO/CCA-IMO), comandante Fernando Alberto Gomes da Costa, diz que, no momento, a descarbonização tem tido maior visibilidade porque implicará mais ações e custos do setor. Costa conta que as próximas reuniões da IMO, em setembro e em outubro, devem trazer avanços em relação aos elementos técnicos e podem ajudar a definir questões de natureza econômica para os textos sobre as regras para atingimento das metas estabelecidas em 2023 para os próximos 25 anos.

Para Costa, esse período também representa uma oportunidade para o Brasil, que tem matriz energética majoritariamente renovável, ingressar no mercado de biocombustíveis. “Esses anos de 2024 e 2025 são decisivos para tudo que ocorrerá até 2050. Depois dessas sessões, dificilmente algo será mudado. Será muito importante como o elemento econômico será colocado”, analisa Costa.

Ele explica que os países estão buscando alianças em relação aos elementos econômicos porque as decisões da IMO se dão por consenso. “Todo nosso esforço vai se opor ferozmente à taxa pura e simples que, a nosso ver, não contribui para que se alcancem as metas e onera indevidamente o comércio”, afirma. Segundo Costa, também existem reuniões paralelas que estão avaliando o impacto que o elemento econômico vai trazer para os países.



Além da complexidade da agenda de mudanças climáticas para o setor marítimo, a Wilson Sons vê como desafio acompanhar o amadurecimento da agenda ESG (boas práticas socioambientais e de governança, em tradução livre) alinhado às expectativas do mercado para relatórios financeiros de sustentabilidade cada vez mais robustos e confiáveis. A gerente de sustentabilidade e meio ambiente na Wilson Sons, Camila Felipe, observa que os relatórios de sustentabilidade assumem maior relevância e que o mercado exige informação cada vez mais completa e rigorosa sobre como as empresas identificam e respondem aos seus desafios ESG.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) verifica um aumento gradual dos investimentos de empresas do setor de exploração e produção (E&P) em transição energética e em proteção ambiental. A ANP identifica que essa priorização vem acontecendo e que algumas operadoras estão investindo mais em pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação (PD&I), em eficiência energética e em descarbonização, assim como em áreas transversais como inteligência artificial, machine learning e transformação digital.

Em 2006, apesar de haver investimentos em eficiência energética, aproximadamente 50% dos projetos em PD&I eram voltados para o aumento da produtividade da atividade de E&P. A superintendente adjunta de tecnologia e meio ambiente da ANP, Mariana França, destaca que a aplicação estruturada de recursos, incentivos e a realização de investimentos em PD&I são essenciais para que o Brasil explore todo seu potencial energético.

Mariana acredita que a atividade de produção de petróleo e gás é financiadora da transição energética e que o uso de combustíveis menos poluentes é chave para a redução de emissões de escopo 1 das atividades de E&P. “Em termos de valor, vemos o aumento de investimentos em E&P, mas também em transição energética e em proteção ambiental. Em quantidade, se vê que o E&P vem diminuindo e, cada vez, mais vemos a presença de eficiência energética e proteção ambiental”, relata a superintendente.

A Hidroclean apresentou o estudo de caso simulado de Fortim, no Ceará. O objetivo foi avaliar a capacidade de resposta em caso de eventos acidentais envolvendo o vazamento de óleo no mar, de modo a minimizar danos e atender às demandas relacionadas à proteção ao meio ambiente, fauna e proteção costeira. Para a empresa, a realização desses tipos de simulados é importante para o refinamento das operações logísticas, desde o transporte até a distribuição de recursos, bem como enriquecimento do conhecimento coletivo, com a colaboração das equipes de vários CDAs (centros de defesa ambiental) e equipes do grupo Bravante.

O gerente de CDA da Hidroclean, Josemario Jesus, e o coordenador de QSMS da empresa, Luiz Thiago Moledo, destacaram que o simulado contou com uma equipe multidisciplinar com especialistas em resposta à emergência de formações diversas, além do suporte das equipes de manutenção, área técnica, administrativo, comercial, logística e saúde e segurança.

A EnvironPact identifica oportunidades de melhorias na eficiência energética a partir da implementação de práticas e tecnologias que reduzem o consumo de energia (escopo 2). Na digitalização e na automação, a empresa do grupo OceanPact enxerga o uso de tecnologias avançadas como meios para otimizar operações e reduzir emissões. A EnvironPact considera que a colaboração e parcerias entre governos, setor privado e organizações não governamentais são importantes para promover práticas sustentáveis e obter incentivos.

A empresa destaca a adoção de tecnologias mais limpas pela indústria, como a eletrificação de equipamentos para reduzir o escopo 1. A descarbonização, conforme a EnvironPact, também passa pela compra de créditos de carbono para zerar emissões de escopo 2. Outro possível benefício, segundo aponta a gerente de projetos da EnvironPact, Cláudia Bethlem, será a adoção de combustíveis alternativos, de forma a contribuir com a transição para insumos de baixo carbono, como hidrogênio verde.

Num dos painéis do Ecobrasil, o professor Newton Pereira, da Escola de Engenharia Industrial e Metalúrgica da Universidade Federal Fluminense, apresentou soluções que podem contribuir com as



demandas de elaboração de inventário de materiais perigosos (IHM), para embarcações antigas e novas, e para a elaboração da Material Declarations (MD), a fim de atender à Convenção de Hong Kong (HKC), que entrará em vigor em junho de 2025. Pereira levou os resultados de estudos sobre o uso de tecnologia RFID (identificação por radiofrequência) para o gerenciamento de ativos de inventário naval e portuário.

A oceanógrafa da Superintendência de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC), Maria Cecília Castro, mostrou dados sobre derramamento de óleo e água de lastro. Até o ano passado, as ocorrências que causaram derramamento de óleo tiveram entre as principais causas de derramamentos problemas como falha de equipamentos da embarcação, abastecimento/transferência de óleo e naufrágios.

Maria Cecília acrescenta que o transporte marítimo é apontado em estudos como uma das principais vias de introdução de vetores de água de lastro e bioincrustação no ambiente aquático. Ela chama a atenção para importância da prevenção quando se trata de espécies exóticas, devido à dificuldade de controlar organismos depois de já estabelecidos no ecossistema.

Maria Cecília conta que existem raros casos na literatura científica de conseguir retirar do ambiente uma espécie invasora, mesmo assim sem pleno sucesso. Ela ressalta que já existem equipamentos portáteis para serem levados a bordo que possuem resposta rápida com relação à presença de organismos que podem se reproduzir no ambiente. A partir de 8 de setembro de 2024, a legislação internacional estabelece que todo navio deverá ter um sistema de tratamento de água de lastro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*

## PRODUTOS E SERVIÇOS 742

*Da Redação Produtos e serviços*

### Embarque e desembarque

Com a implantação do Sistema de Planejamento de Embarque e Desembarque de Navios (Speed) no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado na Barra de Coqueiros, em Sergipe, todos os portos próprios da VLI passam a contar com essa ferramenta. A tecnologia já estava implantada no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), na Baixada Santista, e no Terminal Portuário São Luiz (MA), ambos da VLI.

Com essa otimização dos processos nos portos próprios, a companhia contabiliza uma redução mensal de 50 horas no tempo de operação. Os principais ganhos com esta ferramenta são a melhora na eficiência operacional do embarque e desembarque de navios, além da geração de mais capacidade de movimentação de carga nos portos.

Antes do Speed, o plano de embarque e desembarque de navios era feito exclusivamente pelo capitão e com foco exclusivo na estabilidade do navio, sem preocupação com o tempo necessário para a conclusão do embarque ou desembarque. Desta forma, o tempo de operação era diretamente comprometido.

De acordo com o gerente de Transformação Digital para Portos e Terminais da VLI, Luciano Gonçalves Pereira, o software permite planejar essas atividades, bem como simular cenários otimizados, de forma a aumentar a simultaneidade da operação dos descarregadores de navios (DNs). “Os planos e simulações consideram a estabilidade do navio e outras variáveis identificadas durante a operação para garantir a segurança estrutural da embarcação.”

### Acordo

A ANP assinou um memorando de entendimentos com a Commission de Régulation de l'Energie (CRE), órgão regulador de energia da França. Em março, ambos os órgãos já haviam assinado uma carta de intenções.



O acordo estabelece as diretrizes para a cooperação entre os órgãos, de forma a facilitar a troca de informações e melhores práticas relacionadas aos aspectos regulatórios da transição energética, mercados de gás e desafios a eles associados. As áreas específicas da cooperação podem incluir temas como: biogás/biometano; metodologias para tarifas de gás natural; armazenamento de gás; hidrogênio; captura e armazenamento de carbono; descarbonização da indústria de energia; futuro das infraestruturas de gás natural; regulação do acesso de terceiros a infraestruturas de gás natural liquefeito (GNL); e integração no mercado de gás.

Entre as ações previstas, estão a realização de visitas técnicas, treinamentos, pesquisa e avaliação de práticas e estratégias adotadas por outras organizações (“benchmarking”) e estabelecimento de redes com outras instituições internacionais, em especial em países de línguas portuguesa e francesa. O memorando tem validade de dois anos, a partir da data da assinatura, podendo ser renovado.

### **Drones**

A Bravo Serviços Logísticos passa a ser uma das empresas pioneiras no setor logístico de armazenamento e distribuição de insumos para o mercado agrícola na implementação da operação de drones para a gestão de inventário de produtos armazenados em suas unidades. Visando trazer mais segurança, rapidez e acuracidade, o projeto busca otimizar o tradicional processo de inventário com o apoio da tecnologia.

A parceria do novo investimento é com a Logistics Reply, multinacional italiana e uma das líderes mundiais em soluções e sistemas de logística e supply chain que, através de um de seus softwares próprios e da tecnologia LEA Reply Drone, oferece diversos benefícios, como o ganho de produtividade de mais de 450% em relação ao método convencional, além da precisão e da visibilidade dos processos logísticos, possibilitando uma entrega de melhor qualidade.

A tecnologia permite agilidade na leitura dos produtos, que pode variar de acordo com o posicionamento das etiquetas entre 6 e 10 segundos, e captação de imagens por onde passa, fazendo com que os registros auxiliem na conferência de possíveis avarias. Em longo prazo, a ideia é que, por meio da inteligência artificial, esses registros de danos ou materiais violados sejam acionados previamente para que o drone possa identificar futuros casos.

“Os drones representam mudanças na nova era da logística e podem transformar e otimizar muitos dos processos da cadeia de suprimentos. Atuamos com o compromisso de estar sempre à frente em melhorias, inovação e tecnologia, modernizando cada vez mais nossas operações para melhor atender nossos clientes”, finaliza Elimar Elesbon, Diretor de Operações, da Bravo Serviços Logísticos.

### **Sistema de navegação**

O mais novo sistema de navegação marítima da Saab, o R6 NAV NEO, recebeu aprovação da Autoridade do Canal do Panamá. Isso o torna o primeiro sistema de navegação aprovado pela SOLAS para uso geral em quaisquer águas, e que também atende aos novos requisitos para trânsitos no Canal do Panamá.

“O R6 NAV NEO redefine a precisão da navegação e a proteção da integridade. Testado para atender aos rigorosos requisitos de precisão para monitorar os movimentos de navios durante os trânsitos do Canal do Panamá, é uma excelente adição ao nosso portfólio de sistemas de navegação”, disse Johanna Gustafsson, diretora da Saab TransponderTech.

O R6 NAV NEO da Saab é uma solução versátil para mar aberto, portos e outras águas movimentadas, projetada para atender à crescente demanda por sensores de navegação de alta precisão. Ele está em conformidade com os padrões internacionais e com os novos requisitos da Autoridade do Canal do Panamá para unidades de pilotagem não portáteis e de alta precisão nos maiores navios Neopanamax durante o trânsito.

### **Cargas refrigeradas**



A Movecta recebeu a LPCO (Licença, Permissão, Certificado e Outros Documentos) da Coordenação Geral do Sistema de Vigilância Agropecuária do Mapa (Ministério da Agricultura e Pecuária) para desovar cargas refrigeradas de origem animal em seus armazéns refrigerados no terminal alfandegado do Guarujá (SP). Com a certificação, a companhia será pioneira no atendimento das demandas de importação dos principais frigoríficos do país por meio da unidade na baixada santista.

“Este é um passo muito importante e alinhado ao planejamento estratégico da companhia. Somos responsáveis por cerca de 45% de toda a movimentação de cargas refrigeradas na região e a licença nos permite ampliar as atividades com as operações de desova até que a carga seja desembarçada, monitorando todo o processo e garantindo a eficiência no transporte desde a chegada ao armazém até o transporte para os clientes”, explica Carolina Paiva, gerente comercial da Movecta.

Os recentes indicadores da Movecta no Guarujá mostram uma evolução significativa na operação. A companhia movimentou mais de 12 mil contêineres no primeiro quadrimestre deste ano, registrando alta de 25% nas importações em seu terminal alfandegado. Dentre os segmentos que mais ajudaram a puxar essa alta destacam-se as cargas refrigeradas (68%), papel e celulose, têxteis, químicos e máquinas e equipamentos. A companhia é a única que possui uma câmara frigorífica no terminal alfandegado do Guarujá e detém quase metade de participação de cargas congeladas provenientes do Porto de Santos.

### **SAP S/4HANA**

Os Portos do Paraná adotaram o SAP S/4HANA, ERP para grandes empresas da multinacional alemã. O projeto está sendo conduzido pela Engine Brasil. Fundado em 1935, os Portos do Paraná é formado pelos portos de Paranaguá e Antonina. O complexo portuário é o maior canal de importação de fertilizantes no Brasil, representando, em 2023, 25% da movimentação nacional.

Os Portos do Paraná vêm passando, nos últimos anos, por um processo de expansão e modernização e, para suportar a sustentabilidade consistente do negócio, entenderam que era necessário implementar uma solução de gestão mais robusta e integrada que pudesse trazer as melhores práticas mundiais de processos, governança, escalabilidade e garantia de segurança e continuidade de negócios. Para Luiz Fernando Garcia, presidente do Portos do Paraná, o projeto da SAP foi extremamente importante para que pudessem assegurar a eficiência operacional de um posto pujante e que alavanca cada vez mais investimentos, de forma ordenada e organizada. “Ele nos permitiu olhar profundamente para o interior da nossa companhia, de forma que conseguíssemos nos transformar, de uma empresa pública simples, para uma verdadeira cultura empresarial privada, respondendo com segurança as informações trabalhadas aqui”, ressalta.

A nova solução eliminou os problemas anteriores de bases de dados não integradas, muitas atividades manuais e dificuldade de informações em tempo real, o que dificultava o processo de tomada de decisão. Diante disso, os Portos do Paraná abriram um processo de licitação para contratação de uma solução integrada de gestão empresarial.

Até o momento, 70% da implementação do ERP já foi concluída, e os Portos do Paraná já identificam benefícios significativos. Dentre eles, está a padronização, definição e controle de usuários do sistema em cada área de atuação; alinhamento de processos como compras, pagamentos, patrimonial, RH, entre outros; ter um único repositório de dados de informações para futuras extrações e tomadas de decisões; e o acompanhamento diário das transformações nas rotinas administrativas.

### **Certificação**

A Porto do Açú Operações, empresa do Grupo Prumo responsável pela administração do complexo portuário do Açú, no Norte Fluminense, recebeu recentemente a certificação I-REC (International Renewable Energy Certificate), que comprova o uso de energia 100% limpa em sua cadeia de produção. O I-REC, obtido por meio da Comerc Energia, atesta o uso de 1.711 MWh de energia



limpa em 2023 pela Porto do Açú Operações nas suas instalações portuárias, administrativas e na Reserva Caruara.

“O certificado I-REC é mais uma conquista importante em nossa jornada ESG, que atesta os nossos esforços com o desenvolvimento sustentável dos nossos negócios. Em 2023, reduzimos as pegadas de carbono e hídrica das nossas operações e obtivemos, pela segunda vez, o selo internacional Ecoports, principal certificação do setor – um reconhecimento do nosso compromisso com as melhores práticas ambientais, sociais e de governança”, ressalta Vinicius Patel, diretor de Administração Portuária da Porto do Açú Operações.

O I-REC é considerado um reconhecimento auditado, seguro e atende à metodologia do GHG Protocol, compatível com as normas internacionais mais utilizadas para quantificar as emissões de gases de efeito estufa. Com o objetivo de seguir com um desempenho ambiental de alta performance, comparável aos principais portos do mundo, a Porto do Açú Operações já adquiriu o volume de energia renovável que será consumido em suas atividades nos anos de 2024 e 2025.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 28/08/2024**

### **Editorial 742**

**Da Redação Editorial**

Diferentes segmentos da indústria naval arregaçam as mangas e acompanham de perto os movimentos que podem, finalmente, engatar um novo ciclo de encomendas no Brasil. As expectativas são observadas com cautela diante dos desafios que ainda se apresentam para que o setor esteja aquecido novamente. As principais apostas envolvem as licitações da Petrobras e da Transpetro que estão previstas para este ano.

No campo político, as entidades setoriais trabalham em frentes para defender proteções para a indústria nacional e para obter condições mais competitivas para execução das obras no Brasil. Estaleiros, fornecedores e engenheiros veem boas oportunidades em projetos de petróleo e gás e em segmentos da navegação. A avaliação é que os primeiros passos para uma retomada foram dados, mas não serão suficientes enquanto o país não tiver uma política consolidada para manter essa indústria forte.

Os construtores navais apontam a necessidade de maior escala e de previsibilidade dos projetos para que o setor ganhe competitividade para futuras concorrências. Existem caminhos a serem percorridos para avançar em temas como capacitação da mão de obra, ampliação das condições de financiamento e rebatimento de propostas que, se aprovadas, podem prejudicar a atividade.

Especialistas entendem que o horizonte é favorável, se essas oportunidades forem bem aproveitadas. A percepção dos agentes é que existe um tremendo potencial, mas que não há espaço para erros. É uma trajetória que a indústria já começa tendo que vencer as cobranças e o descrédito dos críticos, provando novamente que é possível atender à demanda ofertada.

Esta edição circula em mais uma Navalshore — Feira e Conferência da Indústria Marítima que, nos últimos dois anos, voltou a reunir os principais atores da indústria marítima, discutiu a possibilidade de retomada e agora ocorre com as oportunidades começando a se concretizar. Prova do bom momento é a realização da rodada de negócios, após várias edições sem este evento paralelo.

A publicação traz ainda o cenário promissor para movimentação de cargas de projeto e discute a demanda por FSRUs e projetos de GNL na costa brasileira.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 28/08/2024**

### DEPRECIÇÃO ACELERADA PARA NTS TERÁ R\$ 1,6 BILHÃO DE RENÚNCIA FISCAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 27/08/2024 - 22:43



#### Arquivo/Divulgação

Governo federal encaminhou MP ao Congresso que prevê quotas diferenciadas para depreciação de novos navios-tanque construídos no Brasil, com vigência entre 2027 e 2031

O governo federal encaminhou ao Congresso Nacional a medida provisória (MP) que autoriza a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque (NTs) novos construídos no Brasil empregados exclusivamente em atividades de cabotagem de petróleo e derivados. De acordo com a MP, a renúncia fiscal decorrente da depreciação acelerada para essas embarcações estará limitada a R\$ 1,6 bilhão e terá vigência a partir de 1º de janeiro de 2027 até 31 de dezembro de 2031.

A condição se aplica às aquisições de navios-tanque novos cujos contratos tenham sido celebrados até 31 de dezembro de 2026 e que entrem em operação na atividade de cabotagem de petróleo e seus derivados a partir de 1º de janeiro de 2027. Para fins de cumprimento da legislação orçamentária e fiscal, o Executivo incluirá a renúncia de receita na estimativa de receita da Lei Orçamentária Anual (LOA) a partir do início do período de vigência do benefício.

A expectativa do governo é que, no curto prazo, a iniciativa permita a construção de mais de 15 navios-tanque de médio porte em estaleiros do país. A MP 1.255/2024 altera as leis 9.478/1997, que dispõe sobre as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e a Agência Nacional do Petróleo (ANP); e 14.871/2024, que abrange a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos novos.

A nova redação dada pela MP autoriza a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos novos destinados ao ativo imobilizado e empregados em determinadas atividades econômicas, e para navios-tanque novos produzidos no Brasil destinados ao ativo imobilizado e empregados exclusivamente em atividades de cabotagem de petróleo e seus derivados.

O poder executivo federal poderá, por meio de decreto, autorizar quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos, empregados na cabotagem de petróleo e seus derivados, produzidos no Brasil, conforme índices mínimos de conteúdo local definidos por ato do CNPE, adquiridos a partir da data de publicação do decreto, destinados ao ativo imobilizado de pessoa jurídica e sujeitos a desgaste pelo uso, por causas naturais ou por obsolescência normal.

#### Conteúdo local

A MP também define índices mínimos de conteúdo local em navios-tanque novos produzidos no Brasil. O texto proposto estabelece que a definição dos índices mínimos de conteúdo local deve observar o dinamismo inerente ao setor de petróleo e gás natural e se basear em dados concretos acerca da capacidade da indústria, de forma a garantir que os custos decorrentes da política sejam proporcionais aos benefícios.

Em outro ato, o governo encaminhou ao Congresso o texto do projeto de lei que trata da transferência de excedentes de conteúdo local entre contratos para exploração e produção de petróleo e gás natural vigentes. Os encaminhamentos da MP e do PL, anunciados na última segunda-feira (26), foram publicados no Diário Oficial da União desta terça-feira (27).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/08/2024

### PETROBRAS E TGS ASSINAM MEMORANDO PARA DESENVOLVIMENTO EM PESQUISA CIENTÍFICA

Da Redação Offshore 27/08/2024 - 20:51



A Petrobras e a TGS, fornecedora de dados e inteligência energética, anunciaram nesta terça-feira (27) a assinatura de um Memorando de Entendimento (MoU) para colaborar em pesquisa científica e tecnológica em atividades de desenvolvimento.

O memorando de entendimento marca o início de uma parceria estratégica entre as duas empresas, com o objetivo de alavancar a experiência e os recursos de ambas as partes para impulsionar a inovação no setor energético. A colaboração tem foco no desenvolvimento de novas tecnologias e na realização de investigação avançada para aumentar a eficiência e a sustentabilidade na exploração e produção de petróleo e gás. Além disso, impulsionará a inovação em tecnologias de energia renovável e soluções de captura de carbono.

#### Objetivos da Parceria

**Desenvolvimento tecnológico:** a Petrobras e a TGS trabalharão juntas no desenvolvimento de soluções tecnológicas inovadoras, com foco na melhoria da eficiência das operações de exploração e produção.

**Pesquisa Científica:** as empresas colaborarão na realização de pesquisas científicas que contribuam para o avanço do conhecimento sobre as bacias sedimentares do Brasil, incluindo a análise de dados geológicos e geofísicos.

**Sustentabilidade:** um dos principais pilares desta parceria será o desenvolvimento de tecnologias que promovam a sustentabilidade na produção de energia, alinhando-se aos compromissos globais de redução das emissões de carbono.

Kristian Johansen, CEO da TGS, comentou: "Estamos honrados em trabalhar ao lado da Petrobras em iniciativas técnicas tão importantes. A combinação de nossa experiência em aquisição e processamento de dados com as capacidades operacionais da Petrobras promete entregar resultados significativos para a indústria energética brasileira".

Jonilton Pessoa, gerente executivo de Exploração da Petrobras, acrescentou: "Esta parceria com a TGS Brazil reflete nosso compromisso contínuo com a inovação e a sustentabilidade. Estamos entusiasmados em colaborar com uma empresa que compartilha nossa visão de um futuro energético mais eficiente e sustentável".

O Memorando de Entendimento estabelece as bases para a criação de grupos de trabalho conjuntos e o início de projetos de pesquisa e desenvolvimento que serão implementados nos próximos meses.

**Fonte:** Portal Portos e Navios - RJ

**Data:** 28/08/2024

### ZPE CEARÁ: O FUTURO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PASSA POR AQUI

Por Augusto Fernandes Opinião 27/08/2024 - 20:46

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE Ceará) desempenha um papel crucial no Brasil, sendo a única ZPE operando no país. Ela consolida o estado como um polo estratégico de exportação e se projeta como essencial para o futuro do comércio exterior brasileiro.



Com infraestrutura moderna e plenamente funcional, a ZPE Ceará abrange mais de 6 mil hectares e já movimentou mais de 78 milhões de toneladas de mercadorias, gerando cerca de 3.000 empregos diretos. As operações na ZPE incluem grânéis sólidos como minério de ferro, carvão mineral, calcário, sucata e escória, além de grânéis líquidos como oxigênio e nitrogênio. Cargas containerizadas e soltas, como placas de aço, também são movimentadas, destacando a ZPE como um hub logístico de excelência.

Com o avanço do hidrogênio verde, a ZPE Ceará se tornará ainda mais relevante. À medida que o Brasil se prepara para ser um grande produtor e exportador desse combustível limpo, a ZPE oferece o ambiente ideal para produção, importação de insumos e exportação do hidrogênio verde. A sinergia entre a ZPE e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém posiciona o Ceará na vanguarda da economia verde, maximizando vantagens logísticas e fiscais.

O crescimento significativo de empresas de armazenamento que escolheram a ZPE Ceará como base reforça seu papel como um hub capaz de atender às demandas de empresas voltadas ao mercado externo. Essa expansão reflete a confiança do setor privado na ZPE e sua capacidade de oferecer soluções eficientes e de baixo custo.

A ZPE Ceará é um pilar estratégico para o futuro do comércio exterior no Brasil, proporcionando um ambiente propício para o crescimento das exportações e para a inovação e sustentabilidade que serão fundamentais para o desenvolvimento econômico do país nas próximas décadas. O sucesso da ZPE Ceará será vital para o Brasil se tornar líder global no mercado de hidrogênio verde e outros setores emergentes.

### **Augusto Fernandes Augusto Fernandes é CEO da JM Negócios Internacionais**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/08/2024

### **PATRICIA MURICY**

Executivos 27/08/2024 - 19:01



Patricia Muricy assumiu recentemente como líder da Deloitte para os estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Minas Gerais (exceto o oeste mineiro, que pertence a outra divisão regional). Além de comandar essas regiões, Patricia também lidera a indústria de Energy, Resources & Industrials da Deloitte Brasil. Ela também já foi destaque na 4ª edição do Women in Mining, do Reino Unido, como uma das líderes mais inspiradoras do setor de mineração.

“Minha missão é atuar como uma parceira estratégica para nossos clientes, guiando-os através de transformações complexas com um foco central na transição energética.

Meu objetivo é não apenas facilitar essa mudança, mas também garantir que ela gere valor significativo e duradouro para todos os stakeholders envolvidos, promovendo um futuro mais sustentável, inovador e responsável para a sociedade como um todo”, afirmou Patricia Muricy.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/08/2024

### **MPOR AMPLIOU OLHAR PARA EFEITOS DE ESTIAGEM NO TAPAJÓS E PARAGUAI**

Por Danilo Oliveira Navegação 27/08/2024 - 18:45



### Arquivo/Divulgação

Durante Navalshore, secretário nacional de hidrovias e navegação afirmou que ainda não é possível assegurar se eventos climáticos deste ano serão mais graves do que o vivenciado na região Norte em 2023

O secretário nacional de hidrovias e navegação (SNHN/MPor), Dino Antunes Batista, disse que, nas últimas semanas, os rios Tapajós e Paraguai entraram no radar do governo por conta dos riscos de forte estiagem. Batista

acrescentou que Ministério de Portos e Aeroportos vem atuando junto ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para dar respostas tempestivas para as dragagens.

Em relação à região Norte, o secretário ressaltou que ainda não é possível assegurar se o evento climático de 2024 será mais grave do que a vivenciada no ano passado. A única certeza, segundo Batista, é que as projeções apontam para uma estiagem 'bastante severa'.

"Todos sabemos que esse ano [a estiagem] está sendo severa, mas é difícil assegurar isso porque a região é muito complexa em termos hidrológicos. O rio Amazonas acaba segurando outros rios. Se o Amazonas desce rápido demais, outros rios não têm o que segurar e descem também. Aí, se tem problemas maiores no Tapajós, no Madeira, Solimões (...)", analisou.

O secretário detalhou que está em andamento a dragagem contratada para o Madeira e que está sendo finalizada a contratação para o Amazonas, nos trechos Manaus-Itacoatiara. Os trechos Coari-Codajás e trechos Benjamin Constant-Tabatinga e Benjamin Constant-São Paulo de Olivença também estão em fase de contratação. "O MPor, em parceria com o DNIT, já está trabalhando todas as dragagens que vão mitigar esses efeitos desde o início do ano", elencou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*

## BUNKER ONE INICIA OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEIS MARÍTIMOS EM SEPETIBA

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 27/08/2024 - 19:31*



*Foto: Divulgação (Bunker One)*

A Bunker One Brasil, empresa de comercialização de combustíveis marítimos, realizou a primeira entrega de sua nova operação na área de fundeio externo de Sepetiba, no Rio de Janeiro. Essa iniciativa, em parceria com a Acelen, tem como objetivo consolidar a presença da empresa no mercado brasileiro, oferecendo uma alternativa eficiente e segura de abastecimento entre navios, o STS Bunkering, sem a necessidade de entrada na

área portuária.

O CEO da Bunker One Brasil, Flavio Ribeiro, disse que a operação em Sepetiba é uma continuidade das ações da empresa na Baía de São Marcos, no Maranhão e que desejam consolidar a parceria com a Acelen, gerando valor para os clientes em uma posição estratégica na Região Sudeste.

"Acreditamos que um dos principais desafios foi a condição climática, que é completamente diferente da que enfrentamos na Baía de São Marcos. Mas contamos com uma tripulação muito experiente, que inclusive atuou na nossa operação no Maranhão. A primeira operação, realizada em 21 de agosto, e todas as seguintes ocorreram conforme o esperado, com a segurança e a eficiência necessárias do modelo OPL (fora da área portuária)", comentou Ribeiro.



Com a previsão de fornecer 20 mil toneladas de bunker por mês, a Bunker One espera consolidar Sepetiba como uma alternativa atrativa para o abastecimento de bunker no Brasil. A empresa projeta que 20% a 30% do volume abastecido na região seja novo para o estado do Rio de Janeiro, e que de 10% a 20% desse volume represente novas demandas para o mercado brasileiro.

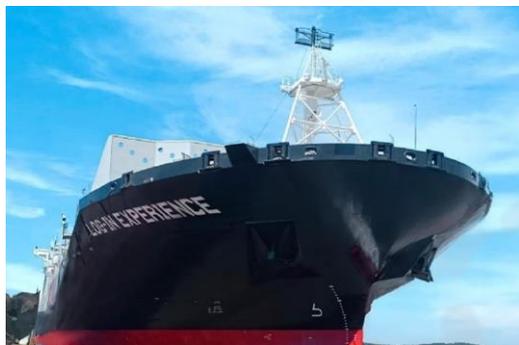
Além disso, a Bunker One está se preparando para oferecer uma mistura de VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) com biodiesel, ampliando as opções disponíveis para seus clientes. A expectativa é que a operação abasteça entre 20 e 25 embarcações mensalmente.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*

## NOVO NAVIO DA LOG-IN PASSA A INTEGRAR SERVIÇOS DE CABOTAGEM E MERCOSUL

*Da Redação Navegação 27/08/2024 - 19:34*



### Divulgação

A Log-In Logística Integrada anunciou o início das operações do novo navio Log-In Experience (LOEX), que passa a integrar os serviços de cabotagem e Mercosul no Serviço Atlântico Sul (SAS), substituindo o navio afretado MSC Belmonte III. A embarcação, com capacidade de 3.158 TEUs, foi adquirida por US\$ 85,2 milhões, em um investimento que também incluiu o navio Log-In Evolution (LOEV). O Log-In Experience, que começou a operar no final de julho, é parte do projeto de expansão da

companhia, que nos últimos cinco anos investiu cerca de R\$ 1 bilhão na modernização e ampliação de sua frota.

O navio é equipado com tecnologia avançada que permite monitoramento remoto e um sistema de propulsão otimizado, o que resulta em maior eficiência energética e menor consumo de combustível. O Log-In Experience também conta com um sistema Cold Ironing, que permite a alimentação por energia limpa enquanto atracado, e com catalizadores que reduzem as emissões de óxidos de nitrogênio (NOx). A nova embarcação promete uma redução de 35% nas emissões de gases poluentes em comparação ao navio anterior.

A frota atual da Log-In conta com nove navios porta-contêineres próprios, com capacidade total de 24.350 TEUs, operando em rotas regulares que conectam os principais portos do Brasil à Argentina, Paraguai e Uruguai.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 28/08/2024*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 28/08/2024*