INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 093/2024
Data: 09/09/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
CETESB FAZ ANÁLISE DE ESTUDOS DE ÁREAS CONTAMINADAS NO CAIS DE SANTOS 4
VEJA COMO TRABALHAM OS REBOCADORES QUE GUIAM NAVIOS NO PORTO DE SANTOS 6
ALESP ANALISA PROJETO DE LEI QUE AUTORIZA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ 8
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VAI RECORRER DA DECISÃO QUE SUSPENDEU ATESTADO PARA NAVIOS 9

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO ***10***
TÉRMICAS E FALTA DE INFRAESTRUTURA NO TRANSPORTE DE ENERGIA VÃO 10
FERNANDO DE NORONHA RECEBERÁ 1º BUGGY ELÉTRICO DA EION PARA TURISMO 11

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF ***13***
INVESTIMENTOS - MAIS INVESTIMENTOS PARA O SETOR NAVAL: R$ 3,7 BILHÕES DESTINADOS AO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE MINÉRIO 13

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF ***14***
LEVANTAMENTO DA SENATRAN APONTA QUE MAIORIA DE PROPRIETÁRIOS DE MOTO NÃO POSSUEM HABILITAÇÃO PARA CONDUZIR O VEÍCULO 14
RODOVIAS - ROTA ESTRATÉGICA PARA TRANSPORTE DE CARGAS EM RONDÔNIA, BR-364/RO RECEBE NOVAS MELHORIAS 15
RODOVIAS - BR-381/MG: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PUBLICA EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA NA SAÍDA DE BELO HORIZONTE 15
RENAN FILHO INAUGURA NA PRÓXIMA TERÇA (10) PRIMEIRO TERMINAL RODOFERROVIÁRIO CRIADO APÓS A CONCLUSÃO DA FERROVIA NORTE-SUL 16

PORTAL PORTO GENTE ***17***
SANTOS BRASIL FINALIZA OFERTA PÚBLICA DE DEBÊNTURES E CAPTA R$ 2 BILHÕES 17
APS PEDIRÁ RECONSIDERAÇÃO PARA EVITAR CONTAMINAÇÃO DO MAR POR ÁGUA DE LASTRO 18
FUTURO DO PORTO DE SANTOS E A ELEIÇÃO MUNICIPAL 19

BE NEWS – BRASIL EXPORT ***20***
EDITORIAL – UMA PARCERIA POR UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL 20
NACIONAL - HUB – CURTAS 21
Hidrovias em debate 1 ..... *21*
Hidrovias em debate 2 ..... *21*
Ataque hacker *21*
Taxa grega 1 ..... *21*
NACIONAL - PETROBRAS E EMBRAPA FIRMAM PARCERIA POR BIOCOMBUSTÍVEIS 21
NACIONAL - ANTAQ PROGRAMA AUDIÊNCIAS PÚBLICAS COM FOCO EM TERMINAIS DE PASSAGEIROS 23
REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO PRORROGA ALERTA DE RISCO ELEVADO PARA INCÊNDIOS ATÉ AMANHÃ 23
REGIÃO SUDESTE - VAGÕES DO METRÔ VINDOS DA CHINA CHEGAM A SANTOS E SÃO LEVADOS PARA A CAPITAL 24
REGIÃO SUDESTE - VPORTS ENTREGA NOVA ESTRUTURA FERROVIÁRIA E MIRA CORREDORES LOGÍSTICOS 25
REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL FINALIZA OFERTA DE DEBÊNTURES E CAPTA R$ 2 BILHÕES 26
REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL SE APROXIMA DAS 10 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024 27
REGIÃO NORDESTE - GOVERNADOR DO MARANHÃO DESTACA IMPORTÂNCIA DA CRIAÇÃO DA ZPE EM BACABEIRA 28
PORTO DE SANTOS - APS ACATA DECISÃO DA ANTAQ E SUSPENDE ATESTADO PARA ÁGUA DE LASTRO 29
REGIÃO SUDESTE - ANTT PROMOVE REUNIÃO PARA REVISÃO DE CONTRATO DA PONTE RIO-NITERÓI 30
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE FORTALEZA FIRMA PARCERIA PARA DESENVOLVER PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO 31
HIDROVIAS - BNDES CONCEDE R$ 3,7 BI PARA EXPANSÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL 32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOMOS INSUBSTITUÍVEIS? 33

BAHIA ECONÔMICA - BA ***35***
EXPORTAÇÕES BAIANAS CRESCEM 9,3% EM AGOSTO 35
BNDES JÁ DESTINOU R$ 6,8 BI EM CAPITAL DE GIRO PARA EMPRESAS GAÚCHAS 36

JORNAL O GLOBO – RJ ***37***
MINISTÉRIO DA FAZENDA AINDA VÊ INFLAÇÃO DENTRO DA META ESTE ANO, DIZ SECRETÁRIO 37
USINAS SOLARES E EÓLICAS ABOCANHAM 74% DOS SUBSÍDIOS A FONTES INCENTIVADAS 38
NATURGY PERGUNTA A BNDES SE SILVIO ALMEIDA SERÁ MANTIDO COMO CONSELHEIRO INDICADO PELO BANCO. VEJA A RESPOSTA 39
PENTE-FINO NAS DESPESAS É INSUFICIENTE E PODE NÃO ATINGIR METAS 39
PREVISÃO DA SELIC EM 2024 SALTA PARA 11,25% AO ANO, APÓS PIB FORTE E DETERIORAÇÃO DAS CONTAS PÚBLICAS 40

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP 41
MERCADO ELEVA PREVISÃO DE JUROS DE 10,5% PARA 11,25% NO FINAL DE 2024 41
AS AUTORIDADES CHINESAS ESTÃO ESCONDENDO O REAL ESTADO DA ECONOMIA 43
PERCEPÇÃO DA ELETROBRAS PRIVATIZADA MELHOROU NO MERCADO DE DÍVIDA EXTERNA 48
PETROBRAS E GERDAU DISCUTEM PARCERIA PARA PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO 49
BNDES DISPONIBILIZA MAIS R$ 150 MILHÕES A EMPRESAS GAÚCHAS AFETADAS POR ENCHENTES 49
SUZANO AVANÇA NO MERCADO DE PAPEL HIGIÊNICO COM INVESTIMENTOS EM NOVAS FÁBRICAS E AQUISIÇÕES 50
STF DECIDE QUE BANCOS DEVEM FORNECER DADOS DE CLIENTES AOS ESTADOS 52
PETROBRAS: ANTIGO COMPERJ, SÍMBOLO DA LAVA JATO, INICIA 1ª OPERAÇÃO COM GÁS DO PRÉ-SAL APÓS 18 ANOS 53

VALOR ECONÔMICO (SP) 56
PETRÓLEO SOBE COM RISCO DE FURACÃO NO GOLFO DO MÉXICO 56
TRADENER INICIA VENDA DE GÁS NATURAL EM NOVO MOVIMENTO DE EXPANSÃO DO SETOR 57
MERCADO DE INFRAESTRUTURA VÊ NOVA ONDA DE GRUPOS FINANCEIROS EM CONCESSÕES 58
UNIÃO AJUSTA TRAÇADO DA FERROGRÃO PARA TENTAR NEUTRALIZAR AÇÃO CONTRA O PROJETO 60
GOVERNO QUER AMPLIAR CAPACIDADE DA BR-163 62
AGU RECORRE DE DECISÃO DE TOFFOLI DE ENCERRAR INVESTIGAÇÕES CONTRA CAMPOS NETTO SOBRE OFFSHORES 62

PORTAL PORTOS E NAVIOS 63
CABOTAGEM PODERÁ AFRETAR NA MODALIDADE 'POR ESPAÇO' DURANTE SECA NO AM 63
MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS DO PR ULTRAPASSA 6,8 MILHÕES DE TONELADAS EM AGOSTO 64
MAERSK APRESENTA PRIMEIRO NAVIO MOVIDO A METANOL A TRAFEGAR PELAS AMÉRICAS 64
ARTIGO - CORREDOR BIOCEÂNICO: UM NOVO HORIZONTE PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO 65
QATARENERGY EXPANDE FROTA DE GNL COM ENCOMENDA DE 6 NOVOS NAVIOS 67
TECON RIO GRANDE REGISTRA AUMENTO DE 83% NA MOVIMENTAÇÃO DE PELLETS DE MADEIRA 68
PORTOSRIO IMPLEMENTA SISTEMA DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA PARA AGILIZAR OPERAÇÕES 68
PORTO DE SANTOS FINALIZA DRAGAGEM DE BERÇOS DE ATRACAÇÃO 69
PETROBRAS LANÇA EDITAL PARA AFRETAMENTO DE ATÉ 10 OSRVS 69
GOVERNO FEDERAL ESTIMA R$ 12 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS 70
PORTO DO PECÉM REGISTRA AUMENTO DE 17,9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE 70
NAVIO-SONDA 'NORBE VIII' PASSA POR MANUTENÇÃO EM RIO GRANDE 70
SECAS PROLONGADAS NO NORTE IMPACTAM NAVEGAÇÃO 71

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 72
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 72

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CETESB FAZ ANÁLISE DE ESTUDOS DE ÁREAS CONTAMINADAS NO CAIS DE SANTOS

Espaços contaminados são gerenciados
Por Ted Sartori

Na Rua Francisco Ribeiro, onde funcionava um posto de abastecimento da Codesp, em Outeirinhos, contaminação foi identificada em 2005 (Vanessa Rodrigues/AT)

A Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) está de olho em três áreas contaminadas do chamado Porto Organizado, sob responsabilidade da Autoridade Portuária de Santos (APS). A empresa analisa estudos ambientais apresentados referentes aos locais.

"O gerenciamento das áreas contaminadas é realizado em fases sequenciais, iniciando pela avaliação preliminar e finalizando na execução do plano de intervenção. Além disso, ele é realizado de forma independente, o que significa que cada área se encontra em uma fase distinta do gerenciamento de áreas contaminadas", explica, em nota, a Cetesb.

Alemoa
Dois locais da Alemoa (Galpão A e anexo do Galpão C), onde foi constatada contaminação da água subterrânea por metais e solventes aromáticos halogenados (líquidos inflamáveis ou altamente inflamáveis), atualmente estão como Área em Processo de Monitoramento para Encerramento. Ou seja, está em vias de que haja garantia de que as concentrações encontradas nas amostras estejam abaixo das metas estabelecidas pelo plano de intervenção, permitindo assim que se tenha conhecimento sobre o cenário da área. Os relatórios das campanhas de monitoramento foram apresentados em julho de 2022 e estão em análise.

Macuco
Já a área do antigo depósito das linhas férreas, na Avenida Perimetral, no bairro Macuco, apresentou contaminação do solo e da água subterrânea por creosoto, uma mistura complexa de centenas de constituintes orgânicos, contendo principalmente hidrocarbonetos policíclicos aromáticos (produzidos por combustão incompleta), além de fenóis e hidrocarbonetos heterocíclicos.

Houve remediação por escavação e remoção de solo/resíduo, onde foi implantada obra viária, e foi recomendado monitoramento para encerramento. Foram apresentados os relatórios de três campanhas de monitoramento e o processo também está em análise.

Outeirinhos
Por fim, está o antigo posto de abastecimento da Codesp (Outeirinhos), na Rua Francisco Ribeiro, cuja contaminação foi identificada em 2005. A partir de 2006, iniciou-se a remediação (resolução de problemas) na área e, ao longo do tempo, foram realizadas várias intervenções na recuperação da contaminação do local. Em 2021, iniciou-se o monitoramento para encerramento no Gerenciamento da Área Contaminada.

Após a analise dos relatórios apresentados, será emitido o Termo de Reabilitação para Uso Declarado, caso seja confirmado que as concentrações das substâncias de interesse estão abaixo das concentrações máximas aceitáveis - ou seja, que a contaminação não oferece mais risco a saúde humana.

Como funciona
Uma vez confirmada a contaminação, a Cetesb atua no sentido de exigir do responsável legal pelo empreendimento a realização dos estudos de investigação de áreas contaminadas, apresentação e execução de medidas de intervenção para o adequado gerenciamento da área. “Uma das medidas de intervenção possíveis é a remediação da área. Os riscos variam de um local para outro, dependendo das características dos contaminantes envolvidos, da ocupação do local, dos meios impactados, dentre outras variáveis que compõe a avaliação de risco”, afirma, em nota, a Cetesb.

APS é responsável pelo acompanhamento
A Autoridade Portuária de Santos é responsável pelo acompanhamento e gestão de passivos nas áreas públicas do Porto de Santos, enquanto o gerenciamento de eventuais passivos existentes em áreas de arrendatárias é de responsabilidade dos próprios terminais portuários, no âmbito de seus processos de licenciamento junto ao órgão ambiental competente.

“Nesse sentido, destaca-se que a APS realiza o acompanhamento de todas essas ações (de responsabilidade própria ou dos terminais) por meio do Programa de Regularização de Passivos Ambientais”.

Do mesmo modo, diz a Autoridade Portuária, sempre quando há o encerramento de um contrato de arrendamento, é exigida a realização de uma investigação ambiental, de forma a se avaliar a existência de novos passivos ambientais, possivelmente oriundos das atividades operacionais realizadas no local ao longo do tempo. “No caso de verificação de ocorrência de contaminantes, caberá ao responsável a adoção de todas as medidas necessárias para o gerenciamento do passivo (remediação, monitoramento etc)”, detalha, em nota.

Autoridade Portuária faz a gestão de passivo nas áreas públicas do Porto; para terrenos arrendados, cabe aos terminais portuários monitorar (Vanessa Rodrigues/AT)

Segundo a APS, os resultados obtidos no acompanhamento das áreas públicas, ao longo do desenvolvimento do Programa de Regularização de Passivos Ambientais, sinalizam a evolução no quadro ambiental das áreas estudadas, visando à reabilitação delas para uso. “Não havendo, nos últimos quatro anos, demanda para remediação ambiental sob responsabilidade direta da Autoridade Portuária”.

A APS também ressalta a continuidade das ações de fiscalização ambiental, tanto de rotina quanto as ações de fiscalização ambiental conjuntas com outras autoridades, as operações de atendimento a emergências ambientais e o gerenciamento ambiental de resíduos como elementos de auxílio à prevenção da poluição em áreas portuárias.

Locais não identificados possuem riscos
Os principais riscos associados a passivos ambientais, em um contexto geral, estão associados às áreas contaminadas ainda não identificadas, afirma a Autoridade Portuária de Santos (APS). Ou seja: contaminação de águas subterrâneas, exposição de pessoas aos contaminantes presentes no local e eventuais impactos sobre ecossistemas locais próximos à área contaminada.

“A APS vem se esforçando no sentido de ampliar o diagnóstico de áreas sob sua gestão, visando à identificação de locais potencialmente contaminados, para que os devidos estudos de investigação sejam conduzidos, publicando Termo de Referência para prestação de serviços de realização de estudos de avaliação preliminar de 11 regiões do Porto Organizado de Santos”, detalha.

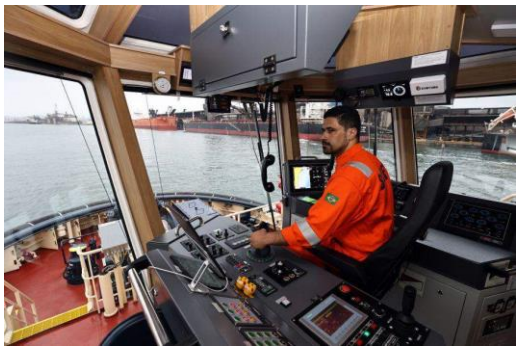
De acordo com a APS, prevê-se a realização da avaliação preliminar, compreendendo um conjunto de inspeções e levantamentos documentais e históricos, que objetivam identificar fontes potenciais

de contaminação (atuais ou antigas), para que então seja desenvolvido um Plano de Investigação Confirmatória.

“As áreas contaminadas já conhecidas passaram ou estão passando por processo de remediação ambiental, de forma a mitigar os impactos ambientais associados, bem como acompanhar a evolução da qualidade ambiental desses locais”, diz.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/09/2024

VEJA COMO TRABALHAM OS REBOCADORES QUE GUIAM NAVIOS NO PORTO DE SANTOS

Eles são essenciais para ajudar grandes embarcações na entrada e saída do cais santista; A Tribuna acompanhou operação
Por Bárbara Farias



O aquaviário e comandante de rebocador Thiago Kerner Vidal em atuação: “O fator natureza influencia bastante, como o vento, a maré e a corrente”, diz ele (Alexsander Ferraz/AT)

Todo navio que chega ou deixa o Porto de Santos é auxiliado por dois ou mais rebocadores entre a entrada do canal de navegação e o ponto de atracação. Para conferir de perto como funciona o trabalho dessas potentes embarcações de apoio, A Tribuna embarcou no rebocador Rocha Pedro, da empresa Svitzer, e acompanhou uma operação realizada no cais santista.

O aquaviário e comandante de rebocador Thiago Kerner Vidal explica que nenhuma operação é igual à outra. “Você pode atracar dez vezes o mesmo navio, no mesmo lugar. Cada vez será diferente. O fator natureza influencia bastante, como o vento, a maré e a corrente, mas também o peso e a carga do navio, o prático a bordo etc”.

Segundo ele, o navio não é como um carro, que tem freio. “Quando para o motor, ele continua em movimento. Então, o rebocador auxilia o navio na atracação e desatracação para atenuar o risco de qualquer acidente”.

O comandante de rebocador conta ainda que os tripulantes trabalham sete dias embarcados e descansam outros sete. A jornada diária é de 12 horas, com intervalo do mesmo período. Além disso, todos os tripulantes recebem treinamento para salvamento, combate a incêndio e de sobrevivência.

Quanto à operação, Thiago Vidal explica que o primeiro rebocador encontra o navio na altura da Fortaleza da Barra (sentido área de fundeio). Já o segundo rebocador se aproxima um pouco depois. O tempo a partir deste momento até a atracação do navio vai de 45 minutos a uma hora. Já a desatracação é mais rápida, leva de 10 a 30 minutos.

Planejamento Gerente da Svitzer, Fábio Adelino Aguiar ressalta que, para conduzir o navio ao atracadouro, é feita antes uma programação conjunta com a Praticagem, Autoridade Portuária de Santos (APS) e com os agentes marítimos, que são representantes dos armadores no Porto.

“Quando a atracação ou desatracação é confirmada, somos informados e escalamos os rebocadores para fazer a operação. Eles vão ao encontro do navio e o prático que está a bordo instrui os comandantes dos rebocadores sobre como atuar naquela manobra, onde vai passar o cabo, se vai girar o navio e qual velocidade. Tudo é comandado pelo prático”.

Operação

Com ***A Tribuna*** a bordo, o comandante Vidal conduziu o rebocador até um navio de bandeira do Panamá, carregado de fertilizantes, em uma região situada entre a Ilha de Santo Amaro e a área de fundeio. Um tripulante da embarcação lançou o cabo que foi conectado ao rebocador. Uma vez conectado, o comandante do rebocador aguardou as orientações do prático a bordo para iniciar a navegação.

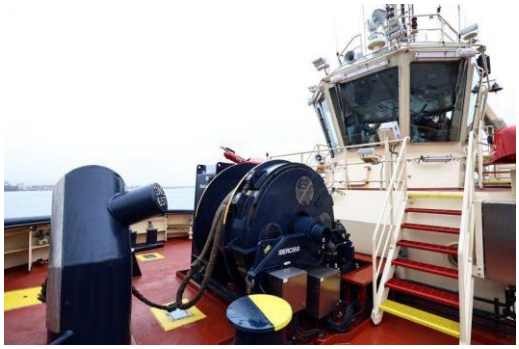
Em movimento, o rebocador navegou a uma distância de segurança de 50 metros do navio, lado a lado, até o berço de atracação. Chegando no terminal, o rebocador se posicionou de frente e encostou no casco para, literalmente, empurrar o navio até o cais. Uma vez encostado, o navio foi amarrado ao berço do terminal e o rebocador foi desconectado.

Geralmente, os rebocadores navegam dentro dos portos, mas podem fazer reboques em alto-mar e até salvamentos.

Embarcações garantem segurança

O gerente da Svitzer, Fábio Adelino Aguiar, destaca que os rebocadores prestam um serviço essencial no Porto. “O navio não é construído para atracar ou desatracar, exceto o de cruzeiros. O casco e a parte de máquina de um navio são feitos para ter eficiência na navegação, então, quando ele chega ao Porto, precisa do auxílio dos rebocadores”.

Quanto ao número de tripulantes de um rebocador, Aguiar diz que a Capitania dos Portos define conforme o tamanho e a tecnologia embarcada. “A maioria dos nossos rebocadores comporta três pessoas, um comandante, um chefe de máquinas e um marinheiro. Porém, em rebocadores maiores, a gente conta com mais um marinheiro, totalizando quatro pessoas”.



Rebocador possui forte cabo para conectar e puxar os navios no porto (Alexsander Ferraz/AT)

Frota

A Svitzer é uma empresa dinamarquesa, com 191 anos de atividade, estabelecida no Brasil há nove anos. Possui uma frota de aproximadamente 430 rebocadores, sendo 22 distribuídos entre oito portos brasileiros. “A nossa maior operação é no Porto de Santos, onde temos quatro e pretendemos trazer mais um ainda nesse ano”.

De acordo ele, dos quatro rebocadores de Santos, três são novos e foram substituídos entre o final do ano passado e o início desse ano. Já o quarto tem aproximadamente cinco anos. “O que é relativamente novo, pois o tempo de vida útil desse tipo de embarcação pode ultrapassar 25 anos, se ele for bem cuidado”.

Cinco empresas prestam o serviço em Santos, somando 21 embarcações (Alexsander Ferraz/AT)

Incêndio

O gerente da Svitzer explica que da frota nova de seis rebocadores que foram construídos, dois são da classe Fire Fighting 1 (Fi-Fi 1), que possuem equipamento especial de combate a incêndio. “O jato desses rebocadores alcança até 100 metros para manter uma distância segura entre a embarcação e o rebocador e, também, para a proteção da tripulação, e por causa da altura do navio”.

Os rebocadores da Svitzer têm 24 ou 32 metros de comprimento, por 12 de largura.

Aguiar explica que a empresa preza muito pela segurança da navegação portuária. “Às vezes, você tem mau tempo, incêndio, entre outros fatores indesejáveis que, se não tiver uma resposta rápida, uma equipe treinada e os equipamentos certos, não consegue atuar e nem salvar vidas. Algumas vezes, a gente faz alguns reboques oceânicos. Já rebocamos um navio de Rio Grande (RS) até São Sebastião, mas o nosso objetivo é atuar dentro dos portos”, finalizou Aguiar.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/09/2024

ALESP ANALISA PROJETO DE LEI QUE AUTORIZA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

O modelo precisa ser aprovado pelos deputados estaduais; ainda não há data para votação
Por Bárbara Farias

Ligação prevê obras de infraestrutura de acesso nos bairros de Outeirinhos e Macuco, em Santos, e em Vicente de Carvalho, em Guarujá (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Já tramita na Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) o projeto de lei que autoriza o Governo do Estado a fazer uma parceria público-privada (PPP), por meio de concessão patrocinada, para a construção, operação e manutenção do túnel imerso Santos-Guarujá. O modelo precisa ser aprovado pelos deputados estaduais, mas ainda não há data prevista para votação.

O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) protocolou o projeto na última quinta-feira. A ligação seca será feita em conjunto com o Governo Federal e os investimentos estão avaliados aproximadamente R$ 6 bilhões. A previsão é de que o edital seja lançado em março de 2025 e a licitação ocorra em julho do próximo ano.

Na propositura enviada à Alesp, o Governo Estadual expõe que o “sistema de interligação” engloba, além da ligação seca por meio de “um túnel instalado embaixo do mar”, obras de infraestrutura de acesso nos bairros de Outeirinhos e Macuco, em Santos, e no distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá.

Atualmente, o percurso entre os dois municípios é realizado por rodovia, balsas e barcas. O único acesso terrestre disponível aos caminhões que transportam cargas para os terminais situados nas duas margens do Porto de Santos é a Rodovia Cônego Domênico Rangoni cujo percurso é de 43 quilômetros. Os veículos de passeio, motociclistas e ciclistas também podem fazer a travessia por meio da travessia de balsas Santos-Guarujá, que leva em torno de 18 minutos, dependendo das condições climáticas e do mar. Já os pedestres, além das balsas, têm as opções das barcas e catraias que fazem o percurso entre Santos e Vicente de Carvalho.

No projeto, o Estado menciona que uma média de 78 mil pessoas são transportadas diariamente entre as duas margens do estuário de Santos, apontando que é uma das travessias mais movimentadas do mundo, “consolidando o canal do Porto de Santos como uma grande avenida expressa, com diversos agentes atuando sob suas águas, como balsas, barcas, lanchas, catraias e os próprios navios”.

Com o túnel operante, a estimativa é que o tempo de travessia entre as duas cidades caia para menos de 5 minutos, livre de intempéries “como neblinas, ressacas ou mesmo aos impactos decorrentes de navios que atracam no complexo portuário, assegurando assim não apenas a fluidez do transporte como também a segurança dos usuários”.

O investimento no túnel será divido igualmente entre a União e o Estado de São Paulo, mais aporte privado. “Nesses termos, os valores a serem despendidos pela administração pública ultrapassam 70% da remuneração da futura concessionária na implantação e operação do projeto. Cabe dizer que, após a construção do sistema de interligação, a futura concessionária será remunerada tanto por meio da contraprestação pública pelo Governo do Estado de São Paulo, como pela cobrança de tarifas dos usuários”.

Audiências públicas

A proposta atual prevê a desapropriação de 124 imóveis em Santos e os impactos ambientais serão discutidos durante duas audiências públicas agendadas para outubro pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema). Na oportunidade serão apresentados o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima) do túnel. A primeira será no dia 9, às 17 horas, no Teatro Guarany, em Santos (Praça dos Andradas, 100, Centro). A segunda ocorrerá no dia seguinte, no mesmo horário, no Teatro Procópio Ferreira, em Guarujá (Avenida Dom Pedro I, 350, Jardim Tejereba).

Como será

O projeto prevê um túnel de 870 metros de extensão instalado embaixo do mar. Com profundidade de 21 metros, será o primeiro túnel da América Latina feito neste modelo. Atualmente, a travessia é feita por balsa ou por cerca de 40 km de rodovia. A estrutura será composta por seis módulos de concreto pré-moldados que serão construídos em uma doca seca. Em seguida, os módulos serão mergulhados.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/09/2024

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS VAI RECORRER DA DECISÃO QUE SUSPENDEU ATESTADO PARA NAVIOS

Sem o documento, Autoridade Portuária impedia as embarcações de atracar no Porto
Por ATribuna.com.br

Sem o documento, a APS impedia as embarcações de atracar no Porto (Arquivo)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) vai recorrer da decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que suspendeu a exigência para que navios apresentem atestado de conformidade para destinação da água de lastro. Sem o documento, a APS impedia as embarcações de atracar no Porto.

“A APS cumpriu a deliberação logo que tomou conhecimento. Entretanto, vai pedir reconsideração da decisão, porque defende a preservação do meio ambiente com a adoção das medidas previstas em norma internacional, que busca evitar a bioinvasão dos estuários marinhos por espécies exóticas”, diz a estatal, em nota.

Além disso, a APS diz que há inconsistências e informações equivocadas na reclamação registrada pelos representantes dos armadores contra a norma, que entrou em vigor em 21 de agosto. A estatal credenciou um sistema remoto de fiscalização, com inteligência artificial e GPS, para constatar se os navios descartaram a água de lastro nas áreas permitidas ou se passaram a adotar sistema de filtragem internacional.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/09/2024

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

TÉRMICAS E FALTA DE INFRAESTRUTURA NO TRANSPORTE DE ENERGIA VÃO

Na última estiagem em 2020/2021, algumas eólicas do Nordeste tiveram que produzir menos por falta de linhas para transportar a energia.

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

A estiagem que está ocorrendo no Centro-Sul está levando o governo a acionar mais térmicas e falta infraestrutura para o Nordeste enviar mais energia para as outras regiões. Foto: Fábio Rodrigues Pozzebom/ Agência Brasil

O Brasil está com uma capacidade maior de gerar energia – principalmente eólica e solar -, mas a receita para enfrentar a estiagem que está ocorrendo no Centro-Oeste/Sudeste do País está sendo a mesma de 2020: acionar as térmicas para poupar a água dos reservatórios das hidrelétricas nas duas regiões, o que vai encarecer a conta de energia. “É um cenário estranho. Estão cortando (diminuindo) a geração de energia eólica e solar e aumentando a geração térmica”, resume o consultor e CEO da Carpe Vie Engenharia, Alecio Barreto Fernandes.

Na citação acima, cortar significa diminuir a geração de energia eólica e solar, que está ocorrendo, praticamente, todos os dias, segundo o consultor. Isso significa que as empresas de geração solar e eólica estão ganhando menos, porque estão produzindo menos para cumprir estes cortes de geração feitos pelo sistema.

Alécio explica que os cortes de geração de energia podem ocorrer durante a manhã para controlar a frequência do sistema elétrico e durante o dia para controlar o limite de intercâmbio, a quantidade de energia que uma região pode enviar para outra (região) de forma segura.

“Os limites existem em função da infraestrutura de transmissão disponível. Se tivessem mais linhas de transmissão, esses limites seriam maiores e seria mais aproveitada a geração eólica e solar do Nordeste”, explica Alécio, acrescentando que ambas sairiam mais baratas do que as térmicas. Ambas as gerações não pagam pela matéria-prima, enquanto as térmicas usam gás natural ou diesel para produzir energia.

Além das questões já citadas acima, também contribuem para este cenário o próprio sistema elétrico que é complexo e as especificidades da geração solar e eólica. “A produção de energia solar cai no final da tarde e não há como garantir a previsibilidade da geração de uma eólica”, explica Alecio. Portanto, estes dois motivos também fazem o governo federal preferir acionar as térmicas. A geração fotovoltaica tem como matéria-prima a radiação solar – que quase desaparece à noite – e a eólica, os ventos que podem parar num determinado momento. E, para completar, o final da tarde e começo da noite formam o horário de maior consumo de energia no Brasil.

“Só existem duas gerações que são despacháveis no Brasil: a hidráulica e a térmica”, comenta Alécio. Isso significa que estes dois tipos de geração podem entrar na hora exata que o operador despachar (mandar) elas começarem a produzir.

Faltam linhas de transmissão para transportar energia

Ele cita também que atualmente há momentos em que o Nordeste tem muita geração, pode exportar energia, mas isso não ocorre, por causa dos limites em função da infraestrutura de transmissão de energia. Ou seja, se houvesse uma infraestrutura melhor de transmissão os brasileiros poderiam pagar por uma energia mais barata, como a éolica e solar, para enfrentar este momento de escassez de água nos reservatórios das hidrelétricas do Sudeste, Centro-Oeste e Norte.

Mais de 70% das térmicas do Sistema Interligado Nacional (SIN) estão produzindo energia no Brasil. “A energia vai ficar mais cara, mas não dá pra ter ideia de quanto. Ano que vem, a conta chega”, diz Alécio. Em janeiro de 2021, algumas eólicas do Nordeste também deixaram de gerar energia por falta de infraestrutura para transportá-la. Em 2020, também ocorreu uma estiagem no Centro-Sul do País e uma grande quantidade de térmicas foi acionada.

A situação só não é a mesma de 2001, quando os reservatórios do Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste sofreram as consequências de uma grande estiagem. Na época, as hidrelétricas do Norte poderiam enviar energia para as demais regiões, mas isso não foi possível porque não existiam linhas de transmissão e o País também não tinha o parque de geração térmica que tem hoje. Resultado: O Brasil passou nove meses com racionamento, que era a suspensão programada do serviço de energia, paralisando as atividades industriais e comerciais, entre outras.

Agora, não se cogita um racionamento de energia. Mas há solução para este problema a curto prazo ? Alécio responde que não. No longo prazo, ele cita que a solução passa pela construção de mais linhas de transmissão e de uma integração maior entre a geração eólica e solar. “Toda vez que ocorre uma seca, a luz vermelha acende”.
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 09/09/2024

FERNANDO DE NORONHA RECEBERÁ 1º BUGGY ELÉTRICO DA EION PARA TURISMO

Buggy elétrico foi viabilizado pelo Projeto Trilha Verde, que faz parte do programa de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PDI), da Neoenergia, iniciativa que está ampliando a mobilidade elétrica no arquipélago
Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

O veículo será abastecido com energia limpa, gerada por meio de duas usinas solares instaladas pela Neoenergia na Ilha. Foto: Neoenergia PE/Divulgação

A Ilha de Fernando de Noronha receberá o primeiro buggy 100% elétrico fabricado no Brasil. O protótipo faz parte do Projeto Trilha Verde, iniciativa do Programa de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PDI), da Neoenergia, que está ampliando a mobilidade elétrica no arquipélago com a inserção de 14 veículos elétricos no Patrimônio Natural da Humanidade, reconhecido pela Unesco. O veículo será destinado ao trade turístico da ilha para serviço de locação a turistas, no qual será avaliada a viabilidade técnica e econômica.

O primeiro buggy totalmente elétrico nacional foi desenvolvido pela eION, startup com sede em Curitiba. Como proponente do projeto, a Neoenergia acompanha seu desenvolvimento desde a concepção e protótipo até sua comercialização, participando de teste-drives e sugerindo melhorias.

O veículo tem capacidade para cinco pessoas, pesa 1.000 quilos e possui uma bateria de 7,6 kWh, com uma autonomia que pode chegar a 100 km. O veículo pode ser carregado por plugin em eletropostos ou em uma tomada comum de 20 amperes.

O buggy possui uma velocidade máxima em torno de 70 km/h, chegando a 60km/h em cerca de 11 segundos. Com freio a disco nas quatro rodas e cinto de segurança nas cinco posições, foi pensado para promover conforto e segurança para o usuário.

Buggy elétrico na Ilha
“Este buggy é o primeiro e único 100% elétrico no Brasil, de fabricação seriada, até o momento. Até a conclusão do Projeto Trilha Verde, em dezembro deste ano, analisaremos detalhadamente sua

utilização, pontos positivos e pontos de melhoria", afirmou Roberto Boquetti, gerente técnico do projeto Trilha Verde.

Todos os veículos do Trilha Verde são abastecidos com energia limpa, gerada por meio de duas usinas solares instaladas pela Neoenergia na Ilha. As duas usinas juntas possuem uma potência de 100 kWp e sua capacidade de fornecimento é, aproximadamente, três vezes maior que a necessidade para carregamento dos veículos do projeto, cujo excedente será injetado na rede de distribuição, ampliando o uso de fontes renováveis pelos consumidores de Noronha.

Para permitir o uso de energia limpa mesmo nos momentos em que não houver geração solar suficiente, foi implantado também um sistema de armazenamento de energia com potência de 100 kW/215 kWh.

Os veículos elétricos foram incorporados às principais atividades econômicas da ilha, como trade turístico, administração distrital e à própria operação da Neoenergia. As informações coletadas serão submetidas a avaliações de viabilidade dos modelos de negócios e, posteriormente, confeccionado um mapa orientativo para futuras ações relacionadas à mobilidade elétrica em Fernando de Noronha.

Nesse sentido, o Trilha Verde também beneficiará empreendedores locais e o poder público. O projeto está em consonância com a Lei Estadual 18.233/23, conhecida como Noronha Carbono Zero, que proíbe, a partir de 2030, a circulação de carros movidos a gasolina, diesel e etanol na ilha.

Doze ecopostos estão sendo instalados em pontos estratégicos da ilha e disponibilizados para todos os carros elétricos do arquipélago. São oito pontos de recarga com potência de 22 kW, que possibilitam uma recarga mais rápida, e outros dois com potência de 7,4 kW.

As duas últimas unidades têm suporte a V2G (vehicle-to-grid), que possui um fluxo bidirecional, ou seja, o veículo pode utilizar a estação para recarga ou para "devolver" a energia não utilizada, como em eventuais períodos de alta demanda da rede. O abastecimento desses postos será realizado totalmente com energia limpa, fornecida pela geração fotovoltaica das duas novas usinas solares.

As ações de sustentabilidade integram o Programa de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PDI) da Neoenergia, regulado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), com a parceria do Governo de Pernambuco, da Renault, WEG, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), IATI, CPqD, eiON e Incharge.

"O Programa de PDI, regulado pela Aneel, é uma importante política pública que contribui para o desenvolvimento de tecnologia nacional", declara José Antônio de Souza Brito, gerente do departamento corporativo de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação da Neoenergia.

O primeiro buggy elétrico totalmente nacional foi desenvolvido pela eION, startup com sede em Curitiba. Foto: Neonergia PE/Divulgação

Programa Energia Sustentável Noronha

O Projeto Trilha Verde faz parte do Programa Energia Sustentável Noronha, da Neoenergia, que prevê um conjunto de ações que reúne mobilidade sustentável, inovação tecnológica e ampliação de fontes não poluentes de energia. O planejamento, que aposta em um modelo de negócio limpo e confiável, contempla um convênio internacional com o Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT). Parte das iniciativas resultou ainda de um termo de cooperação técnica firmado entre a Neoenergia e o Governo do Estado, estabelecendo compromissos nas áreas de eficiência energética, P&D, energias renováveis e mobilidade elétrica.

A Neoenergia tem o intuito de promover um modelo de mobilidade mais sustentável entre os seus compromissos corporativos, com o objetivo de contribuir com a descarbonização. Uma das suas

principais iniciativas é o Corredor Verde, maior eletrovia do Nordeste, com 1.100 quilômetros de extensão entre Salvador (Bahia) e Natal (Rio Grande do Norte).

Todas essas iniciativas também estão em concordância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU número 7 (energia limpa e acessível), 9 (indústria de inovação e infraestrutura), 11 (cidades e comunidades sustentáveis) e 17 (parcerias e meios de implementação).

Mais Neoenergia em Noronha
O arquipélago de Fernando de Noronha conta com mais duas usinas solares fotovoltaicas instaladas pela Neoenergia. As centrais de fonte renovável possuem potência instalada de aproximadamente 1 megawatt (MWp). Todas as iniciativas têm a finalidade de reduzir a dependência de geração por biodiesel da Usina Tubarão, atualmente, imprescindível em um sistema isolado como Noronha.

Com o intuito de estimular a circulação de veículos elétricos na ilha, desde 2015, a Neoenergia possui um carro movido exclusivamente a energia solar em Fernando de Noronha. Resultado do Programa de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) da Neoenergia, o automóvel é abastecido em ecoposto cujo teto é composto por placas fotovoltaicas.

*Com informações da Neoenergia
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 09/09/2024

gov.br Presidência da República
Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

INVESTIMENTOS - MAIS INVESTIMENTOS PARA O SETOR NAVAL: R$ 3,7 BILHÕES DESTINADOS AO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE MINÉRIO

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante aprova liberação de R$ 11,97 bilhões para 32 projetos de modernização do setor

Mais investimentos para o setor naval brasileiro: R$ 3,7 bilhões destinados ao transporte hidroviário de minério

Investimento é estratégico para a descarbonização da matriz logística brasileira - Foto: Banco de Imagens

Na última sexta-feira (6), o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou a liberação de R$ 11,97 bilhões para financiar 32 projetos privados voltados à modernização do setor naval. As iniciativas abrangem a construção, modernização, conversão, docagem e reparo de embarcações, além de melhorias em estaleiros e terminais portuários.

Entre os projetos contemplados, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou um financiamento de R$ 3,7 bilhões para a LHG Logística Ltda. O recurso será utilizado na construção de 400 balsas e 15 empurradores destinados ao transporte hidroviário de minérios de ferro e manganês pelos rios Paraná e Paraguai. As embarcações serão produzidas em seis estaleiros brasileiros ao longo dos próximos quatro anos, gerando cerca de 5,5 mil empregos diretos e indiretos, com a maioria dos recursos destinados às regiões Norte e Nordeste.

“A aprovação desse projeto vai melhorar significativamente o escoamento de minérios pelos rios Paraná e Paraguai, além de fortalecer a nossa indústria naval”, avalia o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. “O mais importante é que com esses recursos aplicados em estaleiros das regiões Norte e Nordeste vamos gerar milhares de oportunidades de empregos e renda e

impulsionando o desenvolvimento regional. Estamos reforçando nosso papel como líderes em inovação e desenvolvimento, seguindo rumo a um Brasil mais forte e preparado para o futuro."

O projeto permitirá a ampliação do escoamento de minérios extraídos em Corumbá (MS) através da hidrovia até o terminal de Nova Palmira, no Uruguai. Com isso, espera-se uma redução significativa das emissões de gases do efeito estufa em comparação aos modais rodoviário e ferroviário, contribuindo para a descarbonização da logística brasileira.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirma que a aprovação do projeto irá fortalecer a indústria naval e gerar empregos nas regiões Norte e Nordeste, além de reforçar a integração regional com Paraguai, Argentina e Uruguai. O trecho nacional da hidrovia Paraguai foi priorizado no Plano Geral de Outorgas (PGO), podendo ser transformado em concessão nos próximos anos.

O Fundo da Marinha Mercante, administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pelos bancos públicos federais, visa promover o desenvolvimento da marinha mercante e das indústrias de construção e reparação navais no Brasil.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 09/09/2024

gov.br Presidência da República
Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

LEVANTAMENTO DA SENATRAN APONTA QUE MAIORIA DE PROPRIETÁRIOS DE MOTO NÃO POSSUEM HABILITAÇÃO PARA CONDUZIR O VEÍCULO

Estudo também destaca estados em que motocicletas e motonetas são o transporte preferencial dos usuários, além de outros detalhes sobre o crescimento da frota nacional desses veículos

Uma pesquisa inédita realizada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) aponta que, dos 34,2 milhões de proprietários de motocicletas, motonetas e ciclomotores registrados no Brasil, 17,5 milhões não possuem habilitação na categoria. A quantidade representa 53,8% do total de proprietários desse tipo de veículo. Como base de dados, a Senatran usou o Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam). O documento completo pode ser consultado clicando aqui.

De acordo com o estudo, essa grande quantidade de proprietários sem habilitação para conduzir motocicletas, motonetas e ciclomotores indica mudanças nas dinâmicas de uso desses veículos em território nacional. Entre os motivos que podem levar a esse resultado, estão o possível uso dos veículos por condutores sem habilitação, o que indica também questões sobre o acesso à CNH por parte da população. Outros motivos levantados são o crescimento de negócios com veículos compartilhados, com o aluguel de motocicletas ou motonetas, por exemplo.

Frota nacional
O levantamento também traz detalhes sobre o crescimento da frota de motocicletas, motonetas e ciclomotores no Brasil. Atualmente, os 34,2 milhões de veículos dessas categorias registrados no país em 2024 representam 28% do total da frota nacional. A expectativa é de que em seis anos esse percentual alcance 30%, mantida a tendência de crescimento apontada pelo estudo.

Nesse cenário, cinco estados se sobressaem pela predileção pelos veículos automotivos de duas rodas. O Maranhão ocupa o primeiro lugar, com 59,7% do total da frota de veículos do tipo, sendo seguido pelo Piauí, com 54,5%, Pará, com 54,5%, Acre, com 53,1% e Rondônia, com 51,2%. A alta proporção aponta para uma predominância em estados do Norte e Nordeste devido a fatores econômicos, geográficos e culturais.

Em número total, os estados com maiores quantidades de motocicletas, motonetas e ciclomotores estão distribuídos entre Nordeste, Sudeste e Sul. São Paulo lidera o ranking com 7 milhões de veículos registrados, sendo seguido por Minas Gerais, com 3,5 milhões, Bahia, com 2 milhões, Ceará, com 1,9 milhões, e Paraná, com 1,8 milhões. Tais números podem ser justificados pelas grandes populações de tais estados, que contam ainda com uma distribuição mais variada no que diz respeito aos meios de transporte de preferência.

Habilitações
Outro ponto de destaque do levantamento diz respeito à quantidade de pessoas habilitadas na categoria. De acordo com o Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach), constam mais de 39,4 milhões de CNHs que incluem a categoria A, que sugerem uma tendência crescente entre os condutores de buscar maior abrangência em suas habilitações, possivelmente motivada por fatores econômicos, como a diversificação das atividades profissionais e a adaptação às demandas do mercado de trabalho.

O levantamento também traça um perfil dos condutores, que são predominantemente do sexo masculino (75%), com permissão também na categoria B (76,8%) e com faixa etária entre 30 a 39 anos (totalizando 11,6 milhões de pessoas), seguida pela faixa de 40 a 49 anos (10,2 milhões de condutores).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 09/09/2024

RODOVIAS - ROTA ESTRATÉGICA PARA TRANSPORTE DE CARGAS EM RONDÔNIA, BR-364/RO RECEBE NOVAS MELHORIAS

Com investimento de R$ 3 milhões do Ministério dos Transportes, trecho entre Jaru e Ouro Preto do Oeste foi totalmente revitalizado

O motorista que utiliza a BR-364, entre as cidades de Jaru e Ouro Preto do Oeste, em Rondônia, já dirige por uma estrada com asfalto novinho e sinalização recém-instalada.

As melhorias, que tiveram um investimento do Ministério dos Transportes de R$3 milhões, foram feitas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e garantem mais segurança e conforto para quem trafega por ali.

A BR-364 é um importante corredor de escoamento da safra de Rondônia e da parte Oeste e Norte do Mato Grosso. Por ali passam cerca de 10 milhões de toneladas de grãos anualmente. Além disso, é uma via importante para integração do estado com o restante do país.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 09/09/2024

RODOVIAS - BR-381/MG: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PUBLICA EDITAL PARA DUPLICAÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA NA SAÍDA DE BELO HORIZONTE

Certame prevê contratação de projetos básico e executivo da obra, que contempla 13,4 quilômetros de pistas, desde a capital mineira até Caeté. Melhorias são demanda histórica da população

Em Minas, DNIT está à frente das melhorias previstas nos lotes 8A e 8B - Foto: Marcio Ferreira/MT

O Ministério dos Transportes deu mais um passo importante

para a melhoria da infraestrutura rodoviária brasileira. Demanda histórica, a restauração e a duplicação do chamado lote 8B da BR-381/MG serão executadas. O trecho vai desde a saída de Belo Horizonte até o município de Caeté. O edital de licitação para contratação dos projetos básico e executivo das obras foi publicado no Diário Oficial desta sexta-feira (6). Também nesta sexta, o governo federal publicou os editais de concessão dos Lotes 3 e 6 das rodovias integradas do Paraná: são previstos investimentos de mais de R$ 35,8 bilhões.

No caso da via mineira, as obras se estendem por cerca de 13,4 quilômetros, indo do entroncamento com a MG-435 (Caeté) até o entroncamento com a MG-020 (Av. Cristiano Machado/Belo Horizonte). O percurso é conhecido pelos longos congestionamentos, que costumam deixar o trânsito completamente parado por horas, tanto para quem sai quanto para quem chega à capital mineira.

Confira a íntegra do edital
A duplicação é parte das ações do Ministério dos Transportes voltadas à modernização da BR-381/MG. Em agosto, o ministro Renan Filho bateu o martelo no leilão de concessão de cerca de 296,3 quilômetros da rodovia, de Caeté a Governador Valadares. Para assegurar o sucesso do certame, foram promovidas adequações ao projeto. Uma das principais mudanças consistiu na entrega das obras da saída de Belo Horizonte ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), dividindo os percursos em dois lotes: 8A e 8B. Apesar da curta extensão em comparação à parte concedida, os segmentos sob responsabilidade do DNIT englobam pontos considerados altamente críticos. Atualmente a estrada é simples – mão e contramão – e sem acostamento na maior parte do percurso.

No caso do Lote 8A, as ações envolvem duplicação da via entre Ravena e Caeté. O certame para contratação das obras está em fase de análise de propostas. A data para início dos trabalhos será definida somente após a homologação e assinatura do contrato com a empresa vencedora da licitação, e posterior assinatura da ordem de serviço.

Em relação ao Lote 8B, as interessadas podem encaminhar suas propostas para o site de compras do Governo Federal: a abertura dos envelopes está prevista para às 15h do dia 4 de dezembro.

Paraná
As concessões dos Lotes 3 e 6 do Paraná preveem a realização melhorias e manutenção em mais de 1.200 quilômetros de rodovias estaduais e federais. Mais de 3,1 milhões de pessoas serão impactadas pelas ações de adequação das estradas, como duplicação e construção de faixas adicionais e vias marginais. Cada contrato terá duração de 30 anos.

O leilão do Lote 3 está previsto para ocorrer no dia 12 de dezembro, com aportes de R$ 15,8 bilhões em obras e serviços operacionais. Esse trecho passa pelas regiões do Norte do estado, Campos Gerais e Vale do Itajaí, somando 569,870 quilômetros de extensão. Ele abrange as BRs-369/373/376 e as rodovias estaduais PR-090/170/323/445.

Em relação ao Lote 6, são 462,4 quilômetros (BRs-163/277/469 e PRs-158/180/182/280/483 662,120 km), os quais se estendem entre o Centro-Sul, Oeste e Sudoeste do Paraná. O leilão está agendado para o dia 19 de dezembro e a estimativa é de R$ 20 bilhões em investimentos – também somadas intervenções e serviços.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 09/09/2024

RENAN FILHO INAUGURA NA PRÓXIMA TERÇA (10) PRIMEIRO TERMINAL RODOFERROVIÁRIO CRIADO APÓS A CONCLUSÃO DA FERROVIA NORTE-SUL

Local no Tocantins terá capacidade de movimentar cerca de 1,5 milhão de toneladas de grãos por ano

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participa na terça-feira (10), da inauguração do Terminal Rodoferroviário de Alvorado (TO), o primeiro criado após a conclusão da Ferrovia Norte-Sul.

Construído pela concessionária Rumo, em parceria com a cooperativa de agronegócio CHS, o local terá capacidade para movimentar cerca de 1,5 milhão de toneladas de grãos (principalmente milho e soja) por ano.

As operações do terminal serão uma alternativa logística para a economia agrícola do estado do Tocantins, escoando as mercadorias até o Porto de Santos (SP) e, assim, colocando a região na rota de exportação do país.

Além do ministro Renan Filho, estarão também presentes o governador do Tocantins, Wanderlei Barbosa, e o prefeito de Alvorada, Paulo Antonio, entre outras autoridades.

Cobertura de imprensa
Os profissionais de imprensa interessados em cobrir o evento devem enviar nome completo, veículo e telefone até esta sexta-feira (6) para os seguintes e-mails: ana_paula@tramaweb.com.br/ paloma@tramaweb.com.br

SERVIÇO
O quê: Inauguração do Terminal Rodoferroviário Alvorada
Quando: Terça-feira (10), às 11h
Onde: Terminal Rodoferroviário Alvorada - Rod. Transbrasiliana, BR 153 - Km 745 – Alvorada (TO)
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 09/09/2024

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

SANTOS BRASIL FINALIZA OFERTA PÚBLICA DE DEBÊNTURES E CAPTA R$ 2 BILHÕES

Redação Portogente

Semana também foi marcada pela entrada das ações da empresa na carteira teórica do índice Ibovespa, que reúne as ações mais negociadas na bolsa nos últimos 12 meses

A Santos Brasil concluiu, no último dia 4 de setembro, a oferta pública de sua 5ª Emissão de Debêntures, no montante de R$ 2 bilhões, distribuída em quatro séries, entre debêntures simples (R$ 500 milhões) e incentivadas (R$ 1,5 bilhão). Os recursos captados serão investidos nos ativos da Companhia, em especial na expansão do Tecon Santos, e também serão destinados a reembolso de capital aos acionistas e uso no curso normal de seus negócios.

Para Daniel Pedreira Dorea, Diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil, "a oferta experimentou alta procura e a demanda observada reforça a qualidade do crédito da empresa no mercado de capitais, permitindo que a Companhia capte a taxas atrativas e com vencimentos a longo prazo".

Foto: Divulgação

Ibovespa
A semana também foi marcada pela entrada das ações da Santos Brasil na carteira teórica do Ibovespa, o principal indicador de desempenho das ações negociadas na B3 e que reúne as empresas mais importantes do mercado de capitais brasileiro. A nova carteira, que vai de 2 de

setembro de 2024 a 3 de janeiro de 2025, conta com 86 empresas, cujas ações estão entre as mais negociadas na bolsa nos últimos 12 meses.

O movimento marca a bem-sucedida estratégia de crescimento da Companhia e de sua atuação junto ao mercado de capitais, que levou a um aumento exponencial na capitalização de mercado da empresa e a uma expressiva alta na procura de suas ações pelos investidores.
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 09/09/2024

APS PEDIRÁ RECONSIDERAÇÃO PARA EVITAR CONTAMINAÇÃO DO MAR POR ÁGUA DE LASTRO

Redação Portogente

Antaq atendeu queixa de armadores e mandou suspender norma que busca preservar oceanos da bioinvasão por espécies exóticas

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informa que acatou a decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de suspensão da exigência de que os navios apresentem atestado de conformidade com as normas internacionais de destinação da água de lastro para poderem atracar no Porto de Santos.

Foto: Divulgação/APS

A APS cumpriu a deliberação logo que tomou conhecimento nos veículos oficiais. A APS, entretanto, vai pedir reconsideração da decisão, porque defende a preservação do meio ambiente com a adoção das medidas previstas em norma internacional, que busca evitar a bioinvasão dos estuários marinhos por espécies exóticas. Estas podem causar extinções da biodiversidade local e problemas sociais às populações costeiras, que vivem da pesca de subsistência, fatos comprovados por estudos de várias universidades.

Além disso, a APS constatou que há inconsistências e informações equivocadas na reclamação registrada pelos representantes dos armadores. A Antaq atendeu reclamação de donos de navios, representados pelo Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), contra a norma da APS (NAP. SUAMAS.OPR.023.2024). A exigência do atestado entrou em vigor dia 21 de agosto deste ano.

A APS credenciou um sistema remoto de fiscalização, que utiliza Inteligência Artificial, GPS e outras tecnologias, que permitem constatar se os navios descartaram a água de lastro nas áreas permitidas ou se passaram a adotar o sistema de filtragem, procedimentos determinados pela Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês) e em atenção à Normam 401/DPC da Marinha do Brasil.

Os navios, ao trazerem neste lastro esgoto, materiais tóxicos e até espécies de uma região do planeta, acabam causando sérios problemas ambientais e de saúde pública. Muitas destas espécies animais e vegetais não têm predadores naturais e podem se reproduzir rapidamente e competir com espécies nativas.

Bacilos ou outras formas de organismos patogênicos também podem ser carregados de uma região para outra junto com a água de lastro despejada no mar. Assim, o problema da bioinvasão cresce porque a navegação movimenta, por ano, cerca de dez bilhões de toneladas de água de lastro. No Brasil, chegam a 80 milhões de toneladas/ano, pois 95% do comércio exterior é feito por via marítima.
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 09/09/2024

FUTURO DO PORTO DE SANTOS E A ELEIÇÃO MUNICIPAL

Editorial Portogente

O porto tem uma cidade, ou a cidade tem um porto? (dito popular)

Uma questão forte na eleição municipal de Santos é a relação da cidade e o seu porto - o principal do hemisfério sul -, junto a um núcleo com 12 universidades, das quais 4 públicas, entre elas USP e UNIFESP. Deste campus saiu o aviso de que o navio-bomba com potência superiora à bomba atômica de Hiroshima, fundeado na cabeceira do seu canal de acesso, ameaça a cidade. Neste contexto, é preciso debater e atualizar o papel da Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos – CENEP, criada em 2007.

Foto: gerada com Inteligência Artificial

Veja mais: A tal da IA - Portogente
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116067-a-tal-da-ia

Sem sombra de dúvida, as interações e conexões dessas estruturas são essenciais para desenvolver relações socioculturais e são fundamentais para lidar com as transições que estão chegando rapidamente. Pois, as universidades têm papel fundamental para o porto como indústria e no desenvolvimento urbano da cidade, bem como no fomento e aprimoramento do empreendedorismo para um futuro sustentável. Ou seja, um processo concatenado com a força da sociedade e o poder local, na era digital.

Veja mais: Projeto Nenem - Portogente
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116057-projeto-nenem

Cursos de pós-graduação e realização de pesquisas possibilitam reflexões com dimensão social, no ambiente de forte relação do comércio marítimo e a cidade das pessoas. A relação Porto-Cidade-Universidade está ligada à capacidade de acomodar mudanças tecnológicas e econômicas. É necessário compreender e explorar o cruzamento entre os serviços fornecidos pela cidade, a capacitação do capital humano e a produção e distribuição da economia portuária. A visão do futuro deve considerar porto, cidade e universidade como partes integrantes do mesmo ecossistema.

Veja mais: Logística: e o plano B? - Portogente
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116048-logistica-e-o-plano-b

O novo modelo econômico do porto-cidade de Santos, operacionalmente regional, deve ser pensado em conjunto com as Universidades, focado em economia circular, tecnologias inteligentes, mudanças climáticas e inovação nos negócios. O porto não pode ser visto como uma máquina que funciona independentemente da dinâmica urbana da cidade e a universidade deve pensar em incluir questões humanas e sociais tornando as cidades mais justas socialmente, viáveis economicamente e ambientalmente inclusivas.

Veja mais: Porto de Santos reestrutura-se com práticas verdes - Portogente
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116050-porto-de-santos-reestrutura-se-com-praticas-verdes

Nesse sentido e com visão holística, portos são parte de um complexo urbano, ao possibilitarem importantes oportunidades econômicas, através do acesso às cadeias de suprimento global. Como consequência de significativas mudanças tecnológica e econômica, as áreas abandonadas são revitalizadas, como vem ocorrendo na região Valongo-Paquetá, no centro de Santos. Sobre isto, convém destacar, está em curso um projeto com potencial enorme de cultura e turismo, se adequadamente desenvolvido.

Veja mais: Nova Era da energia solar e do hidrogênio verde - Portogente
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116028-nova-era-da-energia-solar-e-do-hidrogenio-verde

Realizar o salto desenvolvimentista e exitoso dos Guinle em 1892, ao construir a Companhia Docas de Santos – CDS, para receber a então nova geração de navios à vapor, hoje se traduz no enfrentamento das dificuldades para implantar as novas dimensões da tecnologia. O Porto de Santos tem condições para tanto e depende da construção de cais com profundidade superior aos 16 metros. Há projeto e investidores dispostos a construí-lo, na Ponta do Itaipú, em Praia Grande, como extensão da atual estrutura.

Veja mais: Um plano de ação para o porto de Santos offshore - Portogente
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115557-um-plano-de-acao-para-o-porto-de-santos-offshore
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 09/09/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA PARCERIA POR UM FUTURO MAIS SUSTENTÁVEL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A parceria entre a Petrobras e a Embrapa, firmada para o desenvolvimento de produtos de baixo carbono, marca um novo capítulo na história da empresa estatal. Ao se aliar a uma das principais instituições de pesquisa agrícola do país, a Petrobras demonstra um compromisso com a inovação e com a transição para uma economia mais sustentável.

A diversificação da matriz energética e a busca por fontes renováveis são desafios globais que exigem soluções inovadoras. A parceria entre a Petrobras e a Embrapa tem o potencial de gerar avanços significativos nesse sentido, contribuindo para a redução das emissões de gases de efeito estufa e para a promoção de um desenvolvimento econômico mais sustentável.

O foco em biocombustíveis, química verde e fertilizantes demonstra a ambição da Petrobras em se tornar uma empresa mais integrada e diversificada. Ao investir em novas tecnologias e em produtos de maior valor agregado, a empresa fortalece sua posição no mercado e se posiciona como uma protagonista na transição energética.

A Embrapa, por sua vez, traz para essa parceria uma vasta experiência em pesquisa e desenvolvimento na área agrícola. A instituição possui um profundo conhecimento das culturas brasileiras e das necessidades dos produtores rurais, o que será fundamental para o sucesso das iniciativas conjuntas com a Petrobras.

A retomada das atividades da fábrica de fertilizantes de Araucária é um sinal claro do compromisso da Petrobras em fortalecer sua posição no mercado de fertilizantes. Com o apoio da Embrapa, a empresa poderá desenvolver novos produtos mais eficientes e sustentáveis, contribuindo para a segurança alimentar do país e para a redução da dependência de importações.

A parceria entre a Petrobras e a Embrapa também abre novas perspectivas para o desenvolvimento de biocombustíveis de segunda geração, produzidos a partir de biomassa não alimentícia. Essa tecnologia tem o potencial de reduzir ainda mais as emissões de gases de efeito estufa e de gerar novos negócios para o setor.

A parceria entre a Petrobras e a Embrapa representa um passo importante para a construção de um futuro mais sustentável para o Brasil. Ao investir em tecnologias limpas e em produtos de baixo

carbono, as duas empresas contribuem para a diversificação da matriz energética, para a redução das emissões de gases de efeito estufa e para o desenvolvimento de um agronegócio mais sustentável. É fundamental que essa parceria seja fortalecida e que outras empresas e instituições se juntem a esse esforço, contribuindo para a construção de um futuro mais próspero e sustentável para o País.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

HIDROVIAS EM DEBATE 1

A fim de discutir a concessão das hidrovias brasileiras, a Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado realizará uma audiência pública nessa terça-feira, dia 10, a partir das 9 horas. O convite para participação do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ainda aguarda confirmação. A realização da audiência partiu do senador Confúcio Moura (MDB-RO), presidente da comissão.

HIDROVIAS EM DEBATE 2

Segundo Moura, as hidrovias são cruciais para o escoamento eficiente de cargas e o desenvolvimento econômico. “Os investimentos privados através das concessões podem transformar as hidrovias em artérias logísticas mais eficientes e modernas, catalisando o desenvolvimento econômico, melhorando a qualidade dos serviços e contribuindo para a sustentabilidade ambiental”, afirmou.

ATAQUE HACKER

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) informou nesse domingo, dia 8, que sofreu um ataque hacker na última sexta-feira. Chamada de “atividade criminosa cibernética” pelo órgão, a ação teria o objetivo de paralisar os sistemas. A assessoria do STJ disse, em nota, que o controle foi totalmente retomado “em questão de poucos minutos” e os serviços digitais voltaram a funcionar normalmente. Também segundo o órgão, o “fato não causou prejuízos aos usuários”. Ainda não foram divulgadas informações sobre origem, autoria e investigações sobre o ataque.

TAXA GREGA 1

A Grécia planeja impor uma taxa de 20 euros aos visitantes de navios de cruzeiro nas ilhas de Santorini e Mykonos, durante a alta temporada de verão, em uma tentava de evitar o excesso de turismo, disse o primeiro ministro Kyriakos Mitsotakis nesse domingo, dia 8. Em entrevista coletiva, Mitsotakis esclareceu que o turismo excessivo era um problema apenas em alguns destinos. "A Grécia não tem um problema estrutural de excesso de turismo. Alguns de seus destinos têm um problema significativo durante certas semanas ou meses do ano, com o qual precisamos lidar", disse.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

NACIONAL - PETROBRAS E EMBRAPA FIRMAM PARCERIA POR BIOCOMBUSTÍVEIS

Cooperação inclui desenvolvimento de soluções tecnológicas e de um protocolo de culturas agrícolas de baixo carbono
DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

A Petrobras e a Embrapa assinaram na sexta-feira (6) um Termo de Cooperação (TC) para desenvolver estudos técnicos em matérias-primas renováveis com o objetivo de produzir produtos de baixo carbono, como biocombustíveis, química verde e fertilizantes.

A parceria inclui o desenvolvimento de soluções tecnológicas pela Petrobras e a implantação de unidades industriais voltadas para a produção de biocombustíveis e bioprodutos. Em contrapartida, a Embrapa se dedica a desenvolver um protocolo para culturas agrícolas de baixo carbono, como a soja, utilizando técnicas agrícolas racionais.

Presidentes da Petrobras e da Embrapa assinaram o acordo que visa a produção de matérias-primas de baixo carbono (Foto: Divulgação/Agência Petrobras)

O acordo também prevê o desenvolvimento de culturas alternativas à soja, como macaúba, culturas de entressafra e consorciadas, como milho safrinha e carinata (uma espécie de oleaginosa), refletindo o leque de opções para agroenergia nos diferentes biomas e sistemas de produção do país.

"A diversificação e o acesso a matérias-primas com sustentabilidade, qualidade e custo adequados são fundamentais para o sucesso dessas iniciativas, como os biocombustíveis. Além disso, a companhia tem interesse em ofertar produtos fertilizantes para aumentar a disponibilidade no mercado nacional, bem como atender as metas do Plano Nacional de Fertilizantes. A Embrapa possui expertise necessária para ajudar a alavancar todas essas frentes", disse a presidente da Petrobras, Magda Chambriard.

"Para a Embrapa, a retomada da parceria com a Petrobras é estratégica para potencializar suas contribuições para os produtores rurais e para políticas públicas nacionais e internacionais, principalmente em bioeconomia e desenvolvimento sustentável", declarou Silvia Massruhá, presidente da Embrapa. Ela lembrou que, em 2023, o Brasil alcançou "a marca de 100 milhões de Créditos de Descarbonização (CBIOS) emitidos", gerando até R$ 1,2 trilhão em investimentos e economia nos próximos dez anos. "Isso foi possível graças à Renovacalc, ferramenta desenvolvida pela Embrapa e fundamental na Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), conduzida pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)", relatou Massruhá.

Fertilizantes

Em relação aos fertilizantes, o foco está no desenvolvimento de novos produtos para o agronegócio, como fertilizantes à base de ureia de maior valor agregado, fertilizantes mistos, adubos com granulometria diferenciada e insumos sustentáveis de menor impacto ambiental. Essas ações buscam apoiar a retomada dos negócios da Petrobras no setor e preparar a empresa para um futuro de descarbonização. A Embrapa é vista como uma parceira crucial no desenvolvimento e comprovação da eficiência agronômica desses produtos, visando disponibilizar aos agricultores inovações que se adaptem às culturas e solos do Brasil, promovendo safras com maior produtividade para o país.

"Fazem parte dessa parceria temas como biometano e biogás, no contexto do Plano Setorial para Adaptação à Mudança do Clima e Baixa Emissão de Carbono na Agropecuária, assim como a criação de redes de pesquisa e desenvolvimento em matérias-primas mais sustentáveis", revelou Silvia Massruhá.

"Acreditamos que os dados técnicos e científicos serão de extrema importância no desenvolvimento de novos produtos para o mercado de fertilizantes. A Petrobras está empenhada em desenvolver novas soluções para atender esse setor tão estratégico para o Brasil", afirmou Chambriard.

O investimento em fertilizantes voltou a fazer parte do portfólio da Petrobras, conforme o Plano Estratégico (PE) 2024-2028. A empresa anunciou em agosto a retomada das atividades da fábrica de fertilizantes Araucária Nitrogenados SA (Ansa), localizada em Araucária (PR), com previsão de início da produção de ureia, Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo) e amônia no primeiro semestre de 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

NACIONAL - ANTAQ PROGRAMA AUDIÊNCIAS PÚBLICAS COM FOCO EM TERMINAIS DE PASSAGEIROS

Agência reguladora irá realizar dois eventos neste mês para tratar do arrendamento de áreas em Maceió e no Recife

***Da Redação** redacao.jornal@redebenews.com.br*

Terminal Marítimo de Passageiros de Maceió será o primeiro a receber audiência pública

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará neste mês de setembro audiências públicas para tratar de projetos de arrendamento dos Terminais Marítimos de Passageiros (TMPs) de Maceió (AL) e do Recife (PE).

No próximo dia 16, às 14h, acontecerá a Audiência Pública 09/2024, sobre a realização do certame licitatório para o arrendamento de área localizada no Porto de Maceió, denominada TMP - Maceió, destinada à movimentação de passageiros. E a Audiência Pública 10/2024, sobre o TMP - Recife, está marcada para o dia 20, às 10h.

As duas audiências têm como objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos.

O período para a realização das contribuições escritas sobre o TMP - Maceió se estende até as 23h59 do dia 10 de outubro. O do Recife vai até as 23h59 do dia 25 deste mês. Mais informações sobre como enviar as contribuições e o que enviar, além das minutas jurídicas e dos documentos técnicos podem ser encontrados no site da Antaq (www.gov.br/antaq).

Ambas as audiências públicas serão transmitidas pelo canal da Antaq no YouTube. Não é necessária inscrição para assistir à sessão virtual.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO PRORROGA ALERTA DE RISCO ELEVADO PARA INCÊNDIOS ATÉ AMANHÃ

Segundo a Defesa Civil, regiões Norte, Noroeste e Oeste permanecerão com clima seco e sem previsão de chuvas nos próximos dias

***DA REDAÇÃO** redacao@portalbenews.com.br*

O Mapa de Risco da Defesa Civil, utilizado no monitoramento, indica a possibilidade de queimadas em todo o estado de São Paulo (Foto: Divulgação/Governo de SP)

O Governo de São Paulo estendeu até terça-feira (10) o alerta de risco elevado para incêndios em todo o estado. Segundo o Centro de Gerenciamento de Emergências (CGE) da Defesa Civil estadual, as regiões Norte, Noroeste e Oeste permanecerão com clima seco e sem previsão de chuvas nos próximos dias.

As temperaturas continuarão a subir, enquanto a umidade relativa do ar tende a cair, atingindo níveis críticos, abaixo de 35%. Isso resultará em uma sensação de calor intenso e abafado. O Mapa de Risco da Defesa Civil, utilizado no monitoramento, indica a possibilidade de queimadas em todo o estado de São Paulo.

O Governo Estadual mantém um gabinete de crise responsável por monitorar os incêndios e coordenar ações de prevenção e combate ao fogo. Na quinta-feira (5), foram liberados R$ 5,9 milhões para contratar serviços de monitoramento e combate a incêndios florestais com o uso de aeronaves, fundamentais para áreas de difícil acesso terrestre, como as unidades de conservação.

Com esses recursos, serão contratadas 120 horas de voo para monitoramento e 300 horas para combate aéreo, totalizando 420 horas. Além disso, o governo já conta com a contratação de 1.200 horas de voo pela Secretaria do Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, e 200 horas pela Defesa Civil, que poderão ser usadas em situações de queimadas.

Na região metropolitana de São Paulo, as temperaturas podem atingir 33ºC, e a umidade relativa do ar ficará abaixo de 35%. Em São José do Rio Preto e Araçatuba, a previsão é de temperaturas em torno de 38ºC e umidade abaixo de 15%. Já em Presidente Prudente e Marília, os termômetros podem marcar até 39ºC, com umidade relativa inferior a 15%.

Nas regiões de Campinas, Sorocaba, Araraquara e Bauru, as temperaturas podem alcançar 36ºC, com umidade abaixo de 20%, índice semelhante ao de Franca, Barretos e Ribeirão Preto.

Na região de Itapeva, a máxima prevista é de 36ºC e a umidade relativa abaixo de 25%. No Vale do Paraíba, a temperatura máxima será de 33ºC e a umidade relativa inferior a 30%. Na Serra da Mantiqueira, espera-se uma máxima de 27ºC e umidade em torno de 30%.

Diante desse cenário, recomenda-se tomar cuidados com a saúde, como manter-se hidratado, beber bastante água e se proteger do sol. A prática de atividades físicas ao ar livre deve ser evitada nos horários mais quentes, e é sugerido o uso de soro fisiológico para os olhos e nariz.

A Defesa Civil do Estado, em conjunto com as Defesas Civis Municipais, tem adotado medidas de prevenção, como vistorias em áreas suscetíveis a queimadas, construção de aceiros e intensificação das campanhas de conscientização com a população.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO SUDESTE - VAGÕES DO METRÔ VINDOS DA CHINA CHEGAM A SANTOS E SÃO LEVADOS PARA A CAPITAL

Partes da composição da Linha 17-Ouro foram transportadas em carretas do porto até o pátio na capital
DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

Essa é a primeira composição que operará na linha 17-Ouro do metrô paulistano a partir de 2026 (Foto: Divulgação/Governo de SP)

Chegou na manhã de ontem (8) em São Paulo o primeiro trem da Linha 17-Ouro do Metrô. O processo de transporte foi iniciado no dia anterior (7), partindo do Porto de Santos (SP). Assim que houve a liberação aduaneira, a composição, vinda da China, foi colocada em carretas para ser transportada até o Pátio Água Espraiada, na zona sul da capital paulista.

Oito carretas subiram a serra, sendo cinco para cada um dos carros (vagões) que compõem o trem. Cada vagão pesa 16 toneladas. Ao todo, o comboio percorreu 70 quilômetros no trajeto do porto até o pátio da Linha 17-Ouro, na região da avenida Jornalista Roberto Marinho. Os outros três caminhões fizeram o transporte dos gangways, como são chamadas as estruturas de conexão entre os carros.

As carretas do transporte dos trens tinham, cada uma, 30 metros de comprimento, mais de cinco metros de altura e três de largura. A operação envolveu cerca de 40 profissionais, entre gestores, motoristas, policiais e agentes de trânsito.

Por ser feita na madrugada de sábado para domingo, a viagem levou apenas uma noite, pois reduziu o impacto no tráfego dos locais por onde passou. Toda a operação teve o apoio da Ecovias, concessionária responsável pela rodovia dos Imigrantes. Ao entrar nos limites da cidade de São Paulo, a logística passou a contar com o auxílio do órgão municipal competente.

Após a chegada no Água Espraiada, será iniciado o processo de montagem do trem, que pode levar até 30 dias, para depois terem início os testes estáticos e dinâmicos nas vias já construídas no pátio.

Ao todo, o Metrô adquiriu junto à empresa chinesa BYD 14 trens feitos exclusivamente para a Linha 17-Ouro. A primeira unidade veio ao Brasil de navio, navegando por 40 dias desde o porto de Zhangjiagang, na região de Xangai, na China. A segunda composição será enviada ainda neste ano e o restante, ao longo do ano que vem.

Linha 17-Ouro
O Metrô retomou a construção da Linha 17-Ouro em setembro do ano passado e vem avançando nas obras com mais de mil pessoas envolvidas. O lançamento de vigas da via de operação comercial já foi concluído e há ainda atividades de fabricação das estruturas metálicas do Pátio Água Espraiada. Também já foram montados os aparelhos de mudança de via do pátio, foi instalada a primeira porta de plataforma, na Estação Vereador José Diniz, e foram instalados os trilhos de captação elétrica, bem como equipamentos do sistema de sinalização.

Em paralelo, ocorrem trabalhos na China para a fabricação de outros conjuntos de portas de plataforma e Unidades Automáticas de Receptividade Garantida (AARU), que faz parte do sistema de tração dos trens.

A meta é concluir a obra bruta até o final de 2025, permitindo o avanço da instalação de sistemas para a abertura da linha em 2026. O trajeto vai ligar o Aeroporto de Congonhas à estação Morumbi da Linha 9-Esmeralda.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO SUDESTE - VPORTS ENTREGA NOVA ESTRUTURA FERROVIÁRIA E MIRA CORREDORES LOGÍSTICOS

Linha férrea poderá aumentar o volume de cargas de 7 milhões de toneladas em 2023 para cerca de 10 milhões de toneladas em 2028
Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redebenews.com.br

Nova estrutura ferroviária poderá aumentar o volume de cargas escoado pelo porto de aproximadamente 7 milhões de toneladas em 2023 para cerca de 10 milhões de toneladas em 2028 (Foto: Divulgação/Vports)

A Vports, concessionária que administra os portos do Espírito Santo, anunciou o término das obras de revitalização da estrutura ferroviária localizada dentro da área do porto, no município de Vila Velha. De acordo com a Autoridade Portuária, o ramal poderá ser utilizado a partir de outubro, criando a possibilidade de abrir caminhões para uma nova rota logística entre a região Centro-Oeste, com ênfase para o estado de Goiás e Triângulo Mineiro.

De acordo com a Vports, a nova estrutura ferroviária poderá aumentar o volume de cargas escoado pelo porto de aproximadamente 7 milhões de toneladas em 2023 para cerca de 10 milhões de toneladas em 2028.

Até o ano passado, de acordo com a Autoridade Portuária, a movimentação do Porto de Vitória contava com pouquíssima participação da malha ferroviária, sendo responsável por somente 3% da movimentação, enquanto que os 97% restantes são para entrada e saída de cargas através de rodovias.

A retomada do modal ferroviário no terminal é considerada de alta prioridade, pois se apresenta como uma nova alternativa logística, de melhor custo e maior eficiência.

“Criar uma alternativa logística e permitir a integração entre os modais é trabalhar em prol de um custo logístico menor, que beneficia todos os atores envolvidos no processo, distribuindo cargas de acordo com as especificidades de cada porto e permitindo o fortalecimento de uma forma mais geral e equânime. E, nesse sentido, ganhamos todos, especialmente a exportação brasileira. O trabalho incluiu todas as intervenções necessárias para acomodar a matriz futura de carga, com obras de adequações e retrofit nos ramais”, disse Gustavo Serrão, diretor-presidente da Vports.

A expectativa é de que, inicialmente, a nova estrutura ferroviária – ligada à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) – seja utilizada especialmente para movimentação de fertilizantes e farelo de soja, com maior capacidade, eficiência e agilidade.

A revitalização da linha ferroviária é parte do pacote de obras da concessão e representa investimentos de R$ 16 milhões de um total de R$ 150 milhões investidos ao longo dos dois primeiros anos da concessão, que se completam neste mês de setembro.

A fase 2 do projeto contemplará outros granéis sólidos e há ainda um estudo para que seja possível realizar a captura de combustíveis sólidos até 2029.

As outras obras incluem a recuperação dos silos horizontais localizados em Capuaba, Vila Velha que, juntos, têm capacidade para armazenamento de 80.000 toneladas de produtos como trigo e malte.

“São projetos importantes dentro do propósito de investir em aumento da capacidade, diversificação de cargas e novas áreas de exploração portuária. Temos uma vantagem competitiva em função da localização privilegiada, atuando como um elo logístico que envolve diversos modais. Nossos esforços estão voltados para fortalecer o complexo portuário, visando a impulsionar um ambiente de negócios mais dinâmico, eficiente e ágil, dentro de um projeto sólido, de crescimento e desenvolvimento compartilhado”, finaliza Serrão.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL FINALIZA OFERTA DE DEBÊNTURES E CAPTA R$ 2 BILHÕES

Ações da empresa também entraram na carteira teórica do Ibovespa, que reúne os títulos mais negociados na bolsa nos últimos 12 meses
Da Redação ***redacao.jornal@redebenews.com.br***

A operadora logística e portuária Santos Brasil concluiu no dia 4 a oferta pública da sua 5ª Emissão de Debêntures, totalizando R$ 2 bilhões. A emissão foi distribuída em quatro séries, sendo R$ 500 milhões em debêntures simples e R$ 1,5 bilhão em debêntures incentivadas. Os recursos obtidos serão aplicados nos ativos da companhia, com ênfase na expansão do Tecon Santos (SP), além de serem utilizados para o reembolso de capital aos acionistas e no curso normal de suas atividades.

Expansão do Tecom é a principal destinação dos novos recursos captados na bolsa (Foto: Divulgação/Santos Brasil)

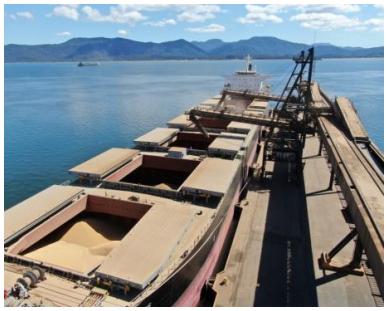
De acordo com Daniel Pedreira Dorea, diretor econômico-financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil, "a oferta experimentou alta procura e a demanda observada reforça a qualidade do crédito da empresa no mercado de capitais, permitindo que a Companhia capte a taxas atrativas e com vencimentos a longo prazo".

Além disso, a semana foi marcada pela inclusão das ações da Santos Brasil na carteira teórica do Ibovespa, principal indicador de desempenho das ações negociadas na B3, que reúne as empresas mais relevantes do mercado de capitais no Brasil. A nova composição, válida de 2 de setembro deste ano até 3 de janeiro de 2025, conta com 86 empresas cujas ações foram as mais negociadas na bolsa nos últimos 12 meses.

Para a Santos Brasil, esse reconhecimento destaca a estratégia de crescimento bem-sucedida da empresa e sua presença consolidada no mercado de capitais, o que resultou em um aumento expressivo na sua capitalização de mercado e na forte demanda por suas ações entre os investidores.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL SE APROXIMA DAS 10 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024

Foram 9,9 milhões de toneladas de janeiro a julho, um aumento de 11% em comparação com o mesmo período de 2023
Da Redação ***redacao.jornal@redebenews.com.br***



O maior crescimento (13%) foi registrado nos produtos que chegaram ao porto, totalizando 4 milhões de toneladas, contra 3,5 milhões do ano anterior (Foto: Divulgação/PSFS)

A movimentação de cargas no Porto de São Francisco do Sul (SC) atingiu 9,9 milhões de toneladas de janeiro a julho deste ano, representando um aumento de 11% em comparação com o mesmo período de 2023 (8,9 milhões de toneladas). O maior crescimento (13%) foi registrado nos produtos que chegaram ao porto, totalizando 4 milhões de toneladas, contra 3,5 milhões do ano anterior.

Esse aumento foi impulsionado principalmente pelos produtos siderúrgicos, que somaram 2,4 milhões de toneladas (+25%), e pelos fertilizantes, com 1,4 milhão de toneladas, um acréscimo de 10% em relação a 2023 (1,27 milhão).

As exportações totalizaram 5,9 milhões de toneladas, o que representa um aumento de 9% em comparação ao ano anterior (5,4 milhões). Os grãos, especialmente soja e milho, alcançaram 5,65 milhões de toneladas.

"Em julho, enfrentamos sérios problemas climáticos, incluindo chuvas intensas e densa neblina, que paralisaram as atividades do porto por vários dias. Apesar dessas adversidades, conseguimos manter a tendência de crescimento na nossa movimentação de cargas", afirma o presidente do porto, Cleverton Vieira.

Para o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Ivan Amaral, São Francisco demonstra a pujança e robustez dos terminais portuários catarinenses, cuja movimentação tem crescido acima da média nacional.

“Esses dados refletem não apenas a eficiência e a modernização dos portos de Santa Catarina, mas também o papel estratégico que desempenham no comércio nacional e internacional”.

O presidente Cleverton Vieira destaca que esse crescimento contínuo, iniciado em 2023, permitiu ao Porto de São Francisco ser reconhecido nacionalmente pelo Ministério dos Portos em agosto, quando recebeu três prêmios, superando terminais portuários tradicionais do país.

Na premiação Portos + Brasil, o porto catarinense ficou em primeiro lugar em duas categorias: aumento percentual no volume de carga movimentada e maior aumento na movimentação de granel sólido (grãos e fertilizantes).

São Francisco também conquistou o segundo lugar na categoria Melhores notas do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap), junto com o Porto de Imbituba (SC).

O Igap avalia 15 índices das autoridades portuárias de todo o país, como desempenho de gestão e governança, transparência na publicação de informações, capacidade de realizar investimentos e qualidade da gestão ambiental, entre outros.

A premiação é um reconhecimento pelos avanços dos portos do país, especialmente em relação às medidas para promover desenvolvimento sustentável, bons investimentos, eficiência operacional e competitividade dos terminais portuários.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO NORDESTE - GOVERNADOR DO MARANHÃO DESTACA IMPORTÂNCIA DA CRIAÇÃO DA ZPE EM BACABEIRA

Presidente Lula oficializou área no dia 7 de agosto, por meio do Decreto nº 12.131/2024
Da Redação ***redacao.jornal@redebenews.com.br***

A ZPE de Bacabeira começará a operar suas atividades após o alfandegamento da área. Estima-se que, nos primeiros cinco anos de implantação, serão investidos R$ 15 bilhões e cerca de 30 mil empregos diretos e indiretos serão gerados. Foto: Divulgação/Governo do Estado

O governador do Maranhão, Carlos Brandão, comemorou a criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Bacabeira (MA), aprovada no dia 7 de agosto pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. Com a assinatura do Decreto nº 12.131/2024, fica autorizado oficialmente o início do projeto da ZPE, que cobrirá 8 milhões de metros quadrados de área locável, contando com heliporto, refeitório, ramal ferroviário próprio e espaço para eventos.

A ZPE de Bacabeira começará a operar suas atividades após o alfandegamento da área pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Fazenda, observando o projeto aprovado pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

A medida foi comemorada pelo governador, tendo em vista os benefícios econômicos que o projeto pode trazer ao estado. Estima-se que, nos primeiros cinco anos de implantação, serão investidos R$ 15 bilhões e cerca de 30 mil empregos diretos e indiretos possam ser gerados.

“Essa era uma demanda histórica para o Maranhão, que levou mais de 40 anos para se concretizar. Finalmente estamos vendo esse projeto tornar-se realidade. Vamos oferecer aos empresários

interessados as condições mais favoráveis para investir, com estrutura, melhorias logísticas, isenção fiscal, segurança jurídica e política para os negócios", sinalizou o governador.

O projeto foi coordenado pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico e Programas Estratégicos (Sedepe), pasta chefiada pelo secretário e ex-governador do estado José Reinaldo Tavares. Ele falou da complexidade da obra e dos seus impactos econômicos para o estado.

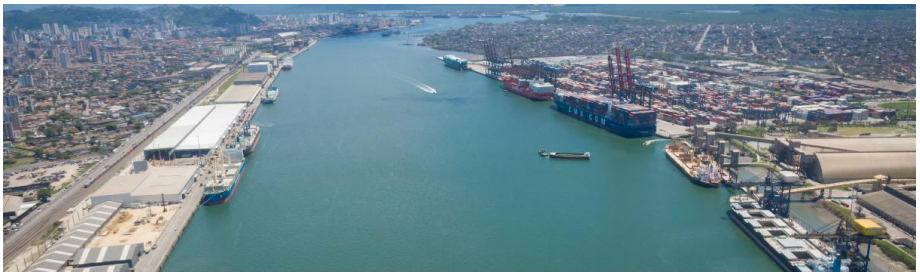
"É o maior instrumento de desenvolvimento econômico que existe em mais de 170 países. É recomendado pela Organização Mundial do Comércio, pelo Banco Mundial, verdadeiro instrumento universal de desenvolvimento econômico. Faltava isso ao Maranhão", ressaltou o secretário.

Para além da geração de emprego e de investimentos, existe uma preocupação do Governo do Maranhão em trabalhar o desenvolvimento sustentável. Estão previstos projetos verdes para o complexo, como a geração de hidrogênio, amônia e fertilizantes, fontes energéticas para diversas indústrias que causam o mínimo de impacto ao meio-ambiente.

Segundo a Sedepe, a ZPE em Bacabeira tem potencial para atrair empresas nos setores de siderurgia, metalurgia, além de indústrias de não ferrosos (alumínio), indústrias petrolíferas (refinarias), indústrias de alta tecnologia (eletroeletrônicos e espacial). Haverá, ainda, investimentos em agroindústria alimentar e hidrogênio verde, impulsionando a transição energética no Maranhão.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

PORTO DE SANTOS - APS ACATA DECISÃO DA ANTAQ E SUSPENDE ATESTADO PARA ÁGUA DE LASTRO

No entanto, a entidade pretende solicitar reconsideração da decisão, apontando como justificativa a defesa da proteção ambiental
Da Redação ***redacao.jornal@redebenews.com.br***



A APS pretende solicitar que a Antaq reconsidere a decisão, alegando defesa da proteção ambiental por meio da adoção das medidas previstas em normas internacionais. Foto: Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou na sexta-feira (6) que acatou a decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), suspendendo a exigência de que os navios apresentem atestado de conformidade com normas internacionais de destinação de água de lastro para atracar no Porto de Santos (SP).

A APS afirmou que cumpriu a deliberação assim que foi notificada pelos canais oficiais. No entanto, a entidade pretende solicitar reconsideração da decisão, apontando como justificativa a defesa da proteção ambiental por meio da adoção das medidas previstas em normas internacionais. Essas normas buscam evitar a introdução de espécies exóticas nos estuários marinhos, o que pode gerar a extinção de espécies locais e afetar comunidades costeiras que dependem da pesca de subsistência. Tais impactos já foram comprovados por diversos estudos acadêmicos.

Além disso, a APS alega ter identificado inconsistências e informações equivocadas na reclamação apresentada pelos representantes dos armadores. A Antaq acolheu as queixas dos donos de navios, representados pelo Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), contra a norma da APS (NAP. SUAMAS.OPR.023.2024). A exigência do atestado entrou em vigor em 21 de agosto deste ano.

As reclamações foram geradas porque apenas uma empresa está apta a emitir o atestado de conformidade exigido pela APS. Sem concorrente, os armadores alegam valores desproporcionais. Já a Autoridade Portuária diz que abriu chamamento público para a prestação do novo serviço, mas só houve uma companhia interessada.

A APS diz também que implantou um sistema remoto de fiscalização, baseado em Inteligência Artificial, GPS e outras tecnologias, que verificam se os navios descartam a água de lastro nas áreas permitidas ou utilizam sistemas de filtragem, conforme as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO) e a Normam 401/DPC da Marinha do Brasil.

A água de lastro pode conter esgoto, materiais tóxicos e espécies de outras regiões do mundo, provocando graves problemas ambientais e de saúde pública. Espécies exóticas, sem predadores naturais, podem se proliferar rapidamente e competir com as nativas. Além disso, organismos patogênicos, como bacilos, podem ser transportados de uma área para outra por meio da água de lastro despejada no mar.

O problema da bioinvasão é agravado pelo fato de que a navegação mundial movimenta anualmente cerca de 10 bilhões de toneladas de água de lastro, sendo que, no Brasil, esse volume atinge 80 milhões de toneladas, uma vez que 95% do comércio exterior do país é realizado via marítima.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO SUDESTE - ANTT PROMOVE REUNIÃO PARA REVISÃO DE CONTRATO DA PONTE RIO-NITERÓI

Evento faz parte de resolução da agência que permite revisão das necessidades de concessões rodoviárias
Por Cássio Lyra ***jcassio.lyra@redebenews.com.br***

A iniciativa está alinhada à Resolução nº 6.032, que determina a revisão e atualização de concessões rodoviárias (Foto: Divulgação/Ecoponte)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai promover nos próximos dias 17 e 18 de setembro uma reunião participativa voltada para a discussão sobre a concessão da Ponte Rio-Niterói, no Rio de Janeiro. O trecho é administrado atualmente pela Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. (Ecoponte).

O evento será aberto ao público e tem como objetivo recolher manifestações sobre o levantamento de necessidades e possíveis alterações no contrato de concessão do trecho, inserido na Rodovia BR-101/RJ.

O objetivo é permitir que os interessados expressem suas opiniões e façam sugestões em relação às necessidades identificadas na Rodovia BR-101/RJ e sobre eventuais alterações contratuais envolvendo a concessionária Ecoponte.

De acordo com a ANTT, a iniciativa está alinhada à Resolução nº 6.032, que determina a revisão e atualização de concessões rodoviárias como parte do ciclo de gestão econômico-financeira dos contratos de concessão sob a responsabilidade da agência reguladora.

No dia 17, a reunião acontecerá no Sesc Niterói (Rua Padre Anchieta, nº 56, São Domingos), das 14h às 17h. Já no dia 18, o evento acontecerá no Hotel Sesc Copacabana (Rua Domingos Ferreira, nº 160, Copacabana), também das 14h às 17h.

As contribuições por escrito poderão ser enviadas até o dia 30 de setembro de 2024, às 18h, pelo e-mail: rp013_2024@antt.gov.br.

Histórico
A concessão da Ponte Rio-Niterói foi estabelecida por meio do Edital nº 001/2015, com assinatura do contrato em 18 de maio de 2015. O trecho concedido abrange 13,2 km da BR-101/RJ e o prazo da concessão é de 30 anos, com início em 1º de junho de 2016, quando também começou a cobrança da tarifa de pedágio.

Recentemente, com a publicação da Resolução nº 6.032, de dezembro de 2023, iniciou-se um processo de revisão das necessidades contratuais, buscando assegurar que a gestão da rodovia atenda às demandas atuais de segurança, eficiência e sustentabilidade. Esse levantamento envolve, além das manifestações da sociedade, estudos técnicos conduzidos pela ANTT e pela concessionária.

De acordo com a agência, diversas alterações e investimentos estão sendo propostos e discutidos, tais como: Adequações de segurança viária; infraestrutura adicional; monitoramento e tecnologia; ajustes tarifários e conectividade.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE FORTALEZA FIRMA PARCERIA PARA DESENVOLVER PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO

Acordo foi feito com Fundação Valenciaport, instituto referência global em programas de redução de emissões
DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

A consultoria deve fornecer respostas sobre a quantidade de CO2 emitida nas operações do complexo e quais ações devem ser adotadas para reduzir a emissão de GEE. De acordo com o contrato, o plano será entregue em até 12 meses. Foto: Divulgação/CDC

A Companhia Docas do Ceará (CDC) assinou contrato com a Fundação Valenciaport para desenvolver o plano de descarbonização do Porto de Fortaleza. Com sede no Porto de Valência, o instituto é referência global em programas de redução de emissões.

Na parceria, o órgão prestará assistência técnica à CDC no diagnóstico e avaliação das emissões de CO2 (Pegada de Carbono/Carbon Footprint) relacionadas à operação dos terminais portuários do Porto de Fortaleza, bem como no desenvolvimento do Plano de Descarbonização do ativo, focado na redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE), de acordo com os objetivos estabelecidos pela CDC.

Por mês, o Porto de Fortaleza recebe uma média de 55 navios movidos a motor, o que gera emissão de dióxido de carbono (CO2). O Terminal também recebe uma média de 300 caminhões por dia, na entressafra de frutas – na safra, a quantidade chega a dobrar. Além disso, uma linha ferroviária faz parte da estrutura de acesso ao terminal.

A consultoria deve fornecer respostas sobre a quantidade de CO2 emitida nas operações do complexo e quais ações devem ser adotadas para reduzir a emissão de GEE. De acordo com o contrato, o plano será entregue em até 12 meses, contados a partir da emissão da Ordem de

Serviço. Antes, em até 7 meses, a Fundação deve entregar o Relatório da Pegada de Carbono do Porto.

“Com esse contrato, a Companhia Docas do Ceará está seguindo um planejamento baseado em práticas ESG (Ambiental, Social e Governança), com vistas a promover a sustentabilidade a longo prazo e agregar valor para todas as partes interessadas, incluindo acionistas, funcionários e sociedade em geral”, disse o Diretor-Presidente da Companhia Docas do Ceará, Lucio Gomes.

Fundação Valenciaport
A Fundação Valenciaport é uma instituição vinculada à Autoridade Portuária de Valência, na Espanha, e reconhecida internacionalmente como organização líder nos temas de inovação e gestão aplicada à logística portuária. Desde sua criação, já desenvolveu projetos em mais de 60 países, principalmente na Europa, Ásia e América Latina. A Fundação conta com 70 profissionais, todos com alto nível de capacitação.

O Porto de Valência é o maior da Espanha, e um dos maiores do mundo, com 5 milhões de TEUs (unidade equivalente a 1 contêiner de 20 pés) e com movimento de 70 milhões de toneladas por ano.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

HIDROVIAS - BNDES CONCEDE R$ 3,7 BI PARA EXPANSÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL

LHG Logística Ltda irá destinar recursos para 400 balsas e 15 empurradores visando operações pelos rios Paraná e Paraguai
Por Yousefe Sipp yousefe.sipp@redebenews.com.br

Recurso virá do Fundo da Marinha Mercante (FMM), sendo utilizado ao longo de quatro anos para impulsionar a produção em seis estaleiros brasileiros, distribuídos pelas regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste. O projeto prevê um incremento de 16% na frota nacional voltada para navegação interior. Foto: Divulgação

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou um financiamento de R$3,7 bilhões para a LHG Logística Ltda., que irá usar o recurso para a construção de 400 balsas e 15 empurradores voltados ao transporte hidroviário de minério de ferro e manganês pelos rios Paraná e Paraguai.

O recurso foi autorizado pelo conselho diretor da instituição na última sexta-feira (06) e será proveniente do Fundo da Marinha Mercante (FMM), sendo utilizado ao longo de quatro anos para impulsionar a produção em seis estaleiros brasileiros, distribuídos pelas regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste.

O projeto prevê um incremento de 16% na frota nacional voltada para navegação interior, abrangendo rios, lagoas e canais. A ampliação atende à crescente demanda logística do transporte de minério de ferro e manganês, extraídos em Corumbá (MS) e exportados através de um complexo hidroviário que percorre aproximadamente 2.500 quilômetros até o terminal de Nova Palmira, no Uruguai. As embarcações são fundamentais para garantir a eficiência no escoamento desses recursos minerais, reduzindo custos e fortalecendo o comércio regional.

De acordo com levantamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e do Instituto Energia e Meio Ambiente (Iema), o transporte hidroviário de granel mineral reduz em 95% as emissões de gases de efeito estufa em comparação ao modal rodoviário e em 70% em relação ao ferroviário. O insumo extraído do projeto, por sua vez, ainda possui alto teor de ferro, possibilitando o uso de tecnologias que favorecem a descarbonização da indústria siderúrgica.

Mais R$ 8,27 bi

O financiamento faz parte das prioridades definidas pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), responsável por aprovar iniciativas para o setor. Na última reunião, além de aprovar o projeto da LHG Logística Ltda, o CDFMM também autorizou a liberação de R$ 8,27 bilhões para apoiar 31 empreendimentos privados voltados à modernização de embarcações, construção, conversão, manutenção, e melhorias em estaleiros e terminais portuários

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, ressaltou que o Brasil, apesar de ser um dos maiores exportadores de minério de ferro, enfrenta forte concorrência internacional de países como China e Singapura. Ele estimou que o projeto pode adicionar cerca de R$4 bilhões às exportações brasileiras, ajudando a melhorar a competitividade.

“Ao investir na produção local, o país não só reduz a dependência de importações, mas também impulsiona as exportações e a balança comercial brasileira”, disse Mercadante.

O FMM, que é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, tem como principal fonte de recursos o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). O objetivo é desenvolver a indústria naval e promover a construção e reparo de embarcações no Brasil, incentivando o crescimento do setor e sua competitividade no cenário global.

“O mais importante é que com esses recursos aplicados em estaleiros das regiões Norte e Nordeste vamos impulsionar o desenvolvimento regional. Estamos reforçando nosso papel como líderes em inovação e desenvolvimento”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Aguinaldo Filho, presidente da LHG Mining, afirmou esperar que o financiamento aumente a eficiência e a capacidade de escoamento dos minérios da empresa, respondendo ao crescimento da produção. “O Fundo da Marinha Mercante e o BNDES foram fundamentais para garantir a competitividade dos estaleiros brasileiros frente a concorrentes estrangeiros que apresentaram um custo inicial até 20% menor.”

A LHG Logística é responsável pela operação logística da mineradora LHG Mining, que integra o Grupo J&F.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

HUDSON CARVALHO
Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opiniao@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOMOS INSUBSTITUÍVEIS?

Os profissionais em processo de preparação para assumir um novo posto devem incorporar ao máximo as competências técnicas e comportamentais de sua futura posição e criar, simultaneamente, espaço para imprimir seu próprio estilo de liderança e para adaptar-se às constantes mudanças pelas quais venham a passar, a empresa e o mercado em que atua. Manter-se permanentemente atento a esse quesito mantém a empregabilidade

“Para ser insubstituível, há que ser diferente.”

Gabrielle Bonheur, conhecida como Coco Chanel, estilista francesa,

Profissionalmente falando, não. Aliás, nenhum de nós deveria sê-lo.

Seja qual for o papel que desempenhamos em uma organização, deveria haver alguém – quase pronto – para substituir-nos, afinal somos seres finitos. Como diz, brincando, minha mãe, "para morrer basta estar vivo".

Essa preocupação deveria estar presente no cotidiano de cada um de nós, mas também das empresas.

Nós profissionais, por nossa finitude (o termo "morte" incomoda a muitos) e porque líderes completos sempre preparam alguém para substituí-los. As organizações pela necessidade de manterem-se perenes. Durar, se possível, para sempre. Que o diga o pessoal da Construtora Kongo Gumi, fundada no ano de 578 no Japão, e que funcionou de forma independente até 2006, quando foi absorvida como parte de outro grupo econômico de maior porte.

Profissionais que mantêm uma longa carreira numa única organização são cada vez mais raros. Conversei recentemente com um executivo do setor de Logística, que acaba de completar trinta e nove anos de casa. Obviamente, assumindo sucessivos desafios, numa empresa em transformação e em crescimento. Como disse a ele, deve ser algum tipo de recorde mundial, em tempos em que a permanência em uma mesma organização, só diminui.

Voltando a substituição em si, você deve ter estranhado eu ter me referido ao potencial substituto como "quase pronto". Foi exatamente o que quis dizer. Os profissionais em processo de preparação para assumir um novo posto devem incorporar ao máximo as competências técnicas e comportamentais de sua futura posição e criar, simultaneamente, espaço para imprimir seu próprio estilo de liderança e para adaptar-se às constantes mudanças pelas quais venham a passar, a empresa e o mercado em que atua.

Manter-se permanentemente atento a esse quesito mantém a empregabilidade, capacidade importante tanto para quem pretende manter-se em constante progresso dentro de uma organização, quanto para quem busca um novo emprego.

Alerto: é muito fácil esquecer-se dessa importância, e deixar de cuidar da empregabilidade no dia a dia. É muito fácil permanecer na zona de conforto. Fuja dessa situação!

Algo que me ajudou a manter-me por mais de uma década em mais de uma empresa, foi perguntar a mim mesmo sobre se faria a minha re-recontratação. Soa estranho, mas a ideia é a seguinte: se fosse eu o responsável por contratar alguém para a minha própria posição, eu me contrataria?

O Editor vai achar que esse parágrafo é insano. E é. Estou propondo que você se pergunte periodicamente se o "Candidato Você Mesmo" tem as competências para ser admitido para a posição como ela se apresenta hoje.

Ainda que alguém tivesse permanecido no mesmo cargo por anos a fio, as competências necessárias para ocupá-lo certamente terão mudado ao longo do tempo. Imagine essa dinâmica acontecendo para quem ocupa diversos cargos numa sequência de progressiva complexidade.

Parece complicado, mas é bem simples. Trata-se em perguntar-se permanentemente se você possui todas as qualidades para permanecer no cargo que ocupa no momento.

E se pretender crescer profissionalmente? Observe as competências necessárias para o próximo nível e prepare-se para ele. Ainda que ninguém tenha oferecido a posição a você.

Quando explico esse processo, é comum ouvir da plateia: "Minha empresa não tem Plano de Carreira". É uma pena, mas não é disso que estamos falando. Essa responsabilidade é sua!

Se a organização tiver um plano de carreira estruturado e divulgado (algumas não os fazem públicos por razões estratégicas) tanto melhor. O esforço de preparar-se muito provavelmente será notado.

Mas, repito, a responsabilidade é sua e de mais ninguém. Você é o dono e condutor de sua carreira. Aprenda a tornar-se indispensável. Não para o local onde você trabalha, mas para a sua própria carreira.

Por fim uma palavra adicional sobre ser insubstituível. Como escrevi lá em cima, profissionalmente falando, ninguém é.

Pessoalmente, a história é outra. Você com seus valores, crenças e comportamento deve deixar marcas positivas. Sob esse ponto de vista é fundamental que você seja um ser humano insubstituível.

Que você possa partir, seguro de que seu legado ficará por onde passou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2024

Bahia Econômica
Criado por Armando Avena

BAHIA ECONÔMICA - BA

EXPORTAÇÕES BAIANAS CRESCEM 9,3% EM AGOSTO

Port Victoria Isabel - 09/09/2024 17:00

As exportações baianas registraram desempenho positivo pelo segundo mês consecutivo, alcançando vendas de US$ 944,6 milhões em agosto, com um crescimento de 9,3% sobre o mesmo mês do ano passado. As informações foram analisadas pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), autarquia vinculada à Secretaria de Planejamento (Seplan), a partir da base de dados da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

O aumento das exportações ocorreu via aumento dos volumes embarcados em 18,3%, principalmente de soja, celulose, algodão, derivados de cacau e café, já que houve queda nos preços médios em 7,6%. Essa tendência se acentuou no mês que se encerrou para a maior parte das commodities agrícolas, que registraram queda nas bolsas internacionais, apesar dos eventos climáticos adversos.

A agropecuária foi o setor que teve maior aumento de exportações, com alta de 22,7% frente a agosto de 2023, alcançando valor exportado de US$ 471,4 milhões. No mesmo período, as exportações da indústria de transformação também tiveram alta de 7,7%, totalizando US$ 364,6 milhões, enquanto que a indústria extrativa apontou recuo de 17,7%, atingindo vendas de aproximadamente US$ 100 milhões.

As importações, por outro lado, seguiram em alta em agosto, quando cresceram 22,8%, totalizando US$ 765,8 milhões. As compras externas, que nos últimos meses mostram mais claramente aceleração acima do esperado, principalmente de bens intermediários (28,5%) e combustíveis (22%), permanecem em alta bem acima das exportações, mesmo considerando o câmbio desfavorável. Esse comportamento se deve tanto pela redução de preços como pelo maior ritmo de atividade interna, refletido no aumento do volume de compras em 29,7% no mês passado.

Para os próximos meses, as exportações devem perder força. Os motivos são a prevista desaceleração das compras pelos principais parceiros comerciais do estado, em função das incertezas econômicas, e a redução sazonal das exportações de soja até o fim do ano, o que também vale para o algodão e o milho. Os preços dos grãos também estão em queda e sem força para subir, o que deve impactar as vendas externas.

Quanto às importações, mesmo considerando a redução das cotações de bens intermediários e de consumo, os volumes comprados do exterior devem continuar positivos, beneficiados pelo aquecimento da demanda interna. O maior consumo relacionado ao aumento da renda e da produção interna tem impulsionado a produção industrial, que teve incremento de 2,4%, o varejo, com alta de 9,1%, e o setor de serviços, com crescimento de 0,8%, todos referentes ao primeiro semestre de 2024 no comparativo anual. Esses resultados são influenciados pela continuidade do aumento da massa de renda e da melhora das condições financeiras das famílias.

Nos primeiros oito meses do ano, as exportações do estado atingiram US$ 7,4 bilhões, um incremento de 5,5% em relação ao observado no mesmo período de 2023. As importações alcançaram US$ 7,3 bilhões e aumento de 20,5%. Com esses resultados, o saldo comercial do estado no período foi de US$ 88,1 milhões, 90,6% inferior ao mesmo período do ano passado. Já a corrente de comércio chegou a US$ 14,7 bilhões, 12,5% superior a 2023.
Fonte: Bahia Econômica
Data: 09/09/2024

BNDES JÁ DESTINOU R$ 6,8 BI EM CAPITAL DE GIRO PARA EMPRESAS GAÚCHAS

Por Hugo Leite - 09/09/2024 17:16

Em dois meses, o Emergencial alcançou a marca de R$ 6,8 bilhões aprovados em capital de giro para 2.905 operações no Rio Grande do Sul. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizou mais R$ 150 milhões em crédito para capital de giro a mais quatro empresas gaúchas afetadas pelas enchentes que atingiram o estado no final de abril e em maio.

Entre as empresas contempladas está o Hospital Mãe de Deus, com R$ 80 milhões. A instituição de saúde ficou sem funcionamento por cerca de 45 dias no período de maio a junho. Foi necessária a completa evacuação do hospital, com a transferência de pacientes para outras unidades. Além disso, houve a perda de máquinas e equipamentos e prejuízo na estrutura física. O hospital é unidade de média e alta complexidade que atende, exclusivamente, convênios médicos e pacientes particulares, sendo um dos principais de Porto Alegre.

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, ressaltou a agilidade com que os processos têm sido encaminhados no Rio Grande do Sul. “O atendimento às empresas e aos produtores atingidos pelas enchentes no Rio Grande Sul tem sido uma prioridade do BNDES e do governo do presidente Lula. Em uma velocidade seis vezes maior do que a média, o BNDES já mobilizou R$ 12,8 bi para empresas gaúchas afetadas pelas chuvas extremas, sendo a grande maioria para pequenas e médias empresas. Com mais de 34 mil operações, já são 445 municípios apoiados dentre os 497 existentes no Rio Grande do Sul”, detalhou Mercadante.

O ministro da Secretaria Extraordinária da Presidência da República para Apoio à Reconstrução do Rio Grande do Sul, Paulo Pimenta, destacou as diversas possibilidades de suporte aos empresários do estado. “O BNDES tem sido um parceiro fundamental na retomada do crescimento econômico e social do Rio Grande do Sul. Os resultados já começam a aparecer nos números recentes da economia”, disse o ministro.

Em crédito, além dos R$ 6,8 bilhões para capital de giro, as empresas conseguiram aprovações para R$ 1,3 bilhão para a compra de máquinas e equipamentos e outros R$ 206 milhões para

investimentos e reconstruções. A suspensão de pagamentos de dívidas chega a R$ 3,1 bilhões em 50,4 mil operações. Já em garantias são R$ 2,4 bilhões em 2.882 operações.
Fonte: Bahia Econômica
Data: 09/09/2024

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTÉRIO DA FAZENDA AINDA VÊ INFLAÇÃO DENTRO DA META ESTE ANO, DIZ SECRETÁRIO

Pesquisa Focus, do BC, projeta Selic em 2024 em 11,25%, por conta de preços
Por Thaís Barcellos — Brasília

Guilherme Mello, secretário de Política Econômica — Foto: Ana Paula Paiva

O Ministério da Fazenda ainda trabalha com um cenário de inflação dentro da meta em 2024, com trajetória cadente nos próximos anos, mesmo com pressões decorrentes da maior seca da história do país e com a economia mais forte do que o esperado. A meta é de 3%, podendo chegar até 4,5%.

Esses dois fatores, além da trajetória da taxa de câmbio, têm elevado as projeções do mercado financeiro e os analistas já acenderam o alerta para um possível estouro da meta este ano. Como consequência, a maior parte do mercado já prevê aumento da taxa Selic no Comitê de Política Monetária (Copom) deste mês.

— Quem decide política de juros é o BC (Banco Central). Nosso cenário segue sendo de inflação dentro da meta e em desaceleração neste ano e nos próximos — destacou o secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Guilherme Mello.

Atualmente, o governo espera alta de 3,9% para o IPCA (índice oficial de inflação) deste ano e 3,3% para 2025, contra a meta de 3%. As projeções podem ser revisadas no Boletim MacroFiscal que será divulgado este mês.

Mello ainda destacou que, a partir de 2025, passará a valer o regime de meta contínua, em que só será considerado que a meta foi descumprida caso fique seis meses fora do limite.

— Não enxergamos esse cenário à frente — completou.

Em 2024, a inflação ainda será avaliada pelo modelo de ano-calendário. Ou seja, será desobedecida se, em dezembro, ficar acima do teto da meta. O alvo a ser perseguido pelo Banco Central neste e nos próximos anos é de 3,0%, com intervalo de tolerância de 1,5% a 4,5%. Até julho, o IPCA acumula alta de 4,5% em 12 meses, no teto da meta. O IPCA de agosto será divulgado nesta terça-feira.

Nesta segunda, o Boletim Focus, pesquisa do Banco Central junto a analistas econômicos, apontou o oitavo aumento seguido da expectativa para o IPCA (índice oficial de inflação) de 2024, de 4,26% para 4,30%. Há economistas, porém, que já veem a inflação no teto da meta, como é o caso da Warren Rena. Para os anos seguintes, as medianas foram mantidas, 3,92% para 2025 e 3,60% para 2026.

Em relação aos juros, a Focus passou a prever novo ciclo de alta, já iniciando este mês, quando a Selic deve subir de 10,50% para 10,75% ao ano, conforme a estimativa mediana. Até o fim do ano, a expectativa é que a taxa alcance 11,25%. A Selic está parada desde junho, quando o BC decidiu encerrar o processo de corte dos juros iniciado em agosto de 2023. Mas, desde julho, o BC tem dito que todas as opções estão na mesa, inclusive uma alta da Selic.

As revisões de expectativas do mercado ocorrem após a surpresa com resultado do Produto Interno Bruto (PIB) do segundo trimestre de 2024, que subiu 1,4%, bem acima das expectativas do mercado financeiro. Para os economistas, a economia forte e a menor taxa de desemprego em 10 anos tendem a se traduzir em uma inflação mais alta, com especial contribuição dos preços de serviços.

Além disso, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) acionou a bandeira vermelha 1 na conta de luz em setembro devido à baixa dos reservatórios da hidrelétricas em meio à seca recorde este ano. A bandeira adiciona uma cota extra de R$ 4,46 a cada 100 quilowatt-hora (kWh) consumidos.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2024

USINAS SOLARES E EÓLICAS ABOCANHAM 74% DOS SUBSÍDIOS A FONTES INCENTIVADAS

Por Mariana Barbosa

Parque eólico na Serra da Babilônia: capacidade de produção de 0,2 GW — Foto: Divulgação

De um total de R$ 6,69 bilhões em subsídios concedidos nos primeiros sete meses deste ano para as chamadas fontes incentivadas, 74% foram para usinas eólicas e solares, segundo levantamento com base em dados da CCEE (Câmara de Comercialização de Energia Elétrica). A concentração de subsídios nessas duas fontes de energia renovável contrasta com a participação atual delas na matriz elétrica do país: as geradoras eólicas e solares correspondem, juntas, a 20,5% da capacidade instalada, segundo informações do ONS (Operador Nacional do Sistema).

No entanto, os bilhões de subsídios empenhados na geração de energia limpa e renovável — que ajudam a tornar a matriz energética nacional menos dependente de combustíveis fósseis — não ajudam o país a se tornar mais resiliente às mudanças climáticas. Em meio à maior seca histórica, o país precisou acionar as termelétricas movidas a combustíveis fósseis —gerando mais poluição na atmosfera e encarecendo a conta de luz para o consumidor final.

Segundo dados da CCEE, 1.987 usinas de diferentes fontes geraram energia em julho se beneficiando de subsídios — sendo 60% gerado em parques eólicos e 14% em complexos fotovoltaicos. Essas usinas entregaram, naquele mês, uma potência de 20,1 GW médio, correspondente, em média, a 47% da capacidade dessas usinas. A geração de energia eólica e solar recebeu um desconto de R$ 4,95 bilhões nas taxas de uso do sistema elétrico pagas a transmissoras e distribuidoras: de cada R$ 4 dessa conta, R$ 3 foram subsidiados.

As demais fontes incentivadas, como hidráulicas de pequeno porte (PCH e CGH) e térmicas alimentadas por biomassa, ficam com apenas 26% dos subsídios concedidos de janeiro a julho. Diferentemente da eólica e da solar, que são fontes intermitentes, essas fontes energéticas são “despacháveis”: podem entregar energia conforme demanda, o que ajuda a gerar maior segurança ao sistema.

Este ano, pela primeira vez o apoio às chamadas “fontes incentivadas” passou a responder pela maior fatia do conjunto dos subsídios destinados ao setor de energia elétrica.

De um total de R$ 26,4 bilhões de subsídios acumulados desde o início do ano, R$ 7,85 bilhões foram para fontes incentivadas, segundo o "subsidiómetro" da Aneel. O valor é mais do que o dobro do que foi destinado à “tarifa social”, que garante valores reduzidos na conta de luz para consumidores de baixa renda (R$ 3,175 bilhões).

Até o ano passado, a maior fatia do subsídio era para bancar os custos da geração em áreas não conectadas ao Sistema Interligado Nacional, em estados da região Norte.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2024

NATURGY PERGUNTA A BNDES SE SILVIO ALMEIDA SERÁ MANTIDO COMO CONSELHEIRO INDICADO PELO BANCO. VEJA A RESPOSTA

Por Ana Carolina Diniz

Silvio Almeida lança plano para atender população em situação de rua no Rio de Janeiro — Foto: Rafaela Gama/ Agência O Globo

Matéria atualizada às 13h40 com a nota do BNDES

O ex-ministro dos Direitos Humanos Silvio Almeida é um dos conselheiros de administração da Naturgy. Ele foi um dos indicados para compor o conselho pelo BNDES, que sugere nomes para conselhos de administração e conselhos fiscais de empresas da sua carteira de participações acionárias. O mandato de Silvio começou em 29 de abril e irá até 28 de abril de 2025. O salário é de R$ 19 mil.

Silvio foi demitido na sexta-feira, após ser alvo de denúncias de assédio sexual, que ele nega. Questionada pelo blog se haveria mudança na composição do conselho após a demissão de Almeida, a Naturgy informou que, "em face das notícias veiculadas, solicitou esclarecimentos ao BNDES. Tal medida é necessária por tratar-se de representante indicado e eleito pelo Banco ao Conselho da Ceg".

Disse ainda que "a Naturgy tem estrita política de combate a assédio declarada em seu código de ética e repudia todo e qualquer tipo de violência contra mulheres. A Naturgy tem hoje 70% da diretoria formada por mulheres e cerca de metade dos quadros de liderança feminina".

Em resposta ao blog, o BNDES disse que Silvio não será mais conselheiro porque sua manutenção dependia do cargo de ministro. Segundo a nota, a alteração já está sendo providenciada. Veja abaixo:

" Em resposta ao questionamento sobre a participação do ex-ministro Silvio Almeida no conselho da CEG, o BNDES informa que haverá mudança uma vez que tal representação decorria da condição de ministro. Os procedimentos para a alteração estão sendo providenciados e serão encaminhados conforme os trâmites da Política de Indicação do Sistema BNDES em Colegiados".
Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2024

PENTE-FINO NAS DESPESAS É INSUFICIENTE E PODE NÃO ATINGIR METAS

Por Míriam Leitão

A aposta da equipe econômica para equilibrar as contas públicas anda a passos lentos. Como mostra a reportagem de Thais Barcellos e Geralda Doca, do pente-fino proposto pelo governo no INSS, apenas 40% dos R$ 10 bilhões prometidos foram cortados. E já estamos em setembro.

Um pouco antes da divulgação do orçamento, a equipe da Fazenda fez uma coletiva de imprensa para dizer que ia fazer um corte para 2025 de R$ 25,9 bilhões nessas revisões de gastos de auxílio-doença, de benefícios de prestação continuada, de benefícios concedidos indevidamente.

A sede do INSS em Brasília — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

No governo anterior, por exemplo, houve a distribuição indevida de benefícios, o auxílio emergencial, na época da pandemia. Eles saíram distribuindo sem nenhum controle e sem usar os cadastros do governo.

A proposta da revisão detalhada dos gastos é um bom início de conversa. Porém, o trabalho de revisão tem que ser feito constantemente, não pode ser o único item do corte de gastos. Além disso, é incerto porque trata-se de estimativas.

Os especialistas ouvidos na reportagem, como Felipe Salto e Vilma Pinto, lembram que esta revisão de gastos não pode ser uma coisa excepcional. O pente-fino, o controle e a avaliação devem ser realizados sempre.

A questão é que a revisão das despesas, o "spending review", é um conceito muito mais amplo. É preciso analisar os programas que não estão tendo o objetivo alcançado, foco nem eficiência e não atingem os mais necessitados.

Por exemplo, o abono salarial de dois salários-mínimos concedido a quem já está no mercado de trabalho, portanto, já tem renda. Muitos analisam que este auxílio poderia ser reduzido, já que este público tem outros benefícios na própria estrutura da Previdência.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2024

PREVISÃO DA SELIC EM 2024 SALTA PARA 11,25% AO ANO, APÓS PIB FORTE E DETERIORAÇÃO DAS CONTAS PÚBLICAS

Projeção anterior de analistas de mercado, divulgada pelo Focus, era de 10,5%. Projeções para PIB e inflação deste ano também foram revisadas para cima
Por O Globo - RJ

A previsão para a Selic, a taxa básica de juros, para 2024 saltou de 10,5% ao ano para 11,25% ao ano, segundo o boletim Focus divulgado nesta segunda-feira. O relatório reúne projeções de analistas de mercado e é divulgado todas as semanas pelo Banco Central.

A revisão ocorre após a divulgação de um Produto Interno Bruto (PIB, soma dos bens e serviços produzidos no país) forte, bem acima do esperado, na semana passada. A economia avançou 1,4% no segundo trimestre, ante expectativa de expansão de 0,9%.

A leitura é que a economia aquecida, com avanço no consumo das famílias e nos investimentos, pressiona a inflação, que vem subindo nos últimos meses. A deterioração das contas públicas também preocupa analistas e influencia a previsão de juros para o ano.

Para 2025, a previsão da Selic também subiu, de 10% ao ano para 10,25% anuais. Já para 2026, a taxa foi mantida em 9,5%.

No início do ano, a projeção para os juros em 2024 era de apenas um dígito: 9%. O país vinha numa trajetória de queda da taxa e inflação sob controle. A maré virou em abril, quando o mercado passou a prever que a Selic fecharia o ano em 9,25%. No mês seguinte, a previsão foi para o patamar de dois dígitos.

A revisão dos juros veio acompanhada pela revisão do PIB e da inflação. A projeção para o crescimento da economia subiu tanto para este ano como para o próximo. Para 2024, o dado foi

revisado de 2,46% para 2,68%. Para 2025, a variação esperada para o PIB avançou de 1,85% para 1,9%.

O mercado de trabalho aquecido e o ganho de renda tem permitido um apetite maior dos consumidores, impulsionando o setor de serviços e a indústria, que cresceram com força no segundo trimestre.

Com relação à inflação, o Focus reviu a projeção de 4,26% para 4,30% ao fim de 2024. Para o ano que vem, o índice foi mantido em 3,92%.

A previsão do dólar também aumentou, de R$ 5,33 para R$ 5,35, neste ano. Para 2025, a previsão de câmbio foi mantida em R$ 5,30.

Para Silvio Campos Neto, economista da Tendências Consultoria, o salto na projeção é a confirmação de um movimento que já vem sendo esperado pelos mercados ao longo das últimas semanas. Ele destaca que as taxas do mês de agosto já vem incorporando a expectativa de elevação da Selic nos próximos meses.

— Ao longo do mês, foram várias declarações de dirigentes do Banco Central, com destaque para o futuro presidente Gabriel Galípolo, colocando uma maior projeção pela frente, e isso vai sendo incorporado nas análises dos dirigentes de mercado. E tivemos na última semana essa divulgação do PIB muito forte no segundo trimestre, que certamente ajudou a tomar esse cenário de elevação dos juros mais claro aos olhos dos analistas. — citou o economista.

Já sobre a questão das contas públicas, Neto explica que, por um lado, o aumento de gastos e o déficit elevado estimulam a atividade econômica e são fatores por trás das surpresas positivas com o PIB e com a queda dos empregos, por exemplo, mas que o déficit elevado aumenta a percepção de riscos inflacionários.

— O fiscal expansionista tem ajudado a dinamizar a demanda interna, contribuindo no crescimento econômico de curto prazo. Mas a situação fiscal, com todas essas preocupações com a dinâmica dos gastos e da dívida, também eleva a percepção dos agentes de mercado de riscos no quadro inflacionário, e é um fator que também mantém a taxa de câmbio mais depreciada, por exemplo. Então, enquanto o governo não conseguir dar uma resposta mais firme e estrutural à questão fiscal, esse continuará sendo também um fator de preocupação, e um fator a manter as taxas de juros no Brasil mais altas — explica ele.

O economista também fala da preocupação com as secas que, para ele, pode ter eventuais impactos inflacionários.

— O Banco Central certamente está atento a esse quadro hídrico, que tem se mostrado bem mais preocupante do que se imaginava. Esse quadro de estiagem e diminuição de reservatórios tem um efeito direto através das bandeiras tarifárias e é um fator de risco, e tem, claro, a questão dos preços dos alimentos que podem subir. Então, a depender da intensidade dessa estiagem, dessa seca, podemos, sim, ter repercussões negativas ao longo dos próximos meses.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MERCADO ELEVA PREVISÃO DE JUROS DE 10,5% PARA 11,25% NO FINAL DE 2024

Segundo o relatório Focus, mediana para a inflação no ano subiu pela oitava semana consecutiva, de 4,26% para 4,30%, aproximando-se ainda mais do teto da meta, de 4,50%

Por Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - A mediana do mercado para a taxa Selic no fim de 2024 disparou 0,75 ponto porcentual no relatório Focus, de 10,50% para 11,25%, interrompendo uma sequência de 11 semanas de estabilidade. O resultado acompanha a onda de revisões nas projeções deflagrada pela subida de tom do diretor de Política Monetária do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, no início de agosto.

Várias instituições do mercado vinham anunciando revisões isoladamente, mas o ponto intermediário das estimativas do Focus vinha se mantendo intacto, enquanto os analistas do mercado aguardavam por uma bateria de dados que daria o termômetro sobre a eventual necessidade de o BC voltar a aumentar os juros.

Esses números foram divulgados na semana passada. Na terça-feira, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) informou que o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro cresceu 1,4% no segundo trimestre, na margem — mais perto do teto (1,6%) do que da mediana (0,9%) da pesquisa Projeções Broadcast.

Na sexta-feira, o relatório de empregos dos Estados Unidos, o payroll, e declarações de dirigentes do Federal Reserve (Fed, o banco central americano) não deixou claro se o primeiro corte dos juros no país seria de 0,25 ou 0,50 ponto, mas a expectativa de uma baixa menor acabou se estabelecendo como majoritária.

Embora o BC repita que “não há relação mecânica” entre a política monetária brasileira e a americana, analistas do mercado consideravam que um eventual corte maior de juros em setembro poderia permitir que o Comitê de Política Monetária (Copom) mantivesse a taxa Selic estável por aqui.

Não à toa, a alta da mediana geral da Selic acompanhou o movimento das estimativas atualizadas os últimos cinco dias úteis, que também passaram de 10,5% para 11,25%.

A mediana para a taxa Selic no fim de 2025 também subiu, de 10% para 10,25%. Considerando as projeções atualizadas os últimos cinco dias úteis, passou de 10% para 10,50%. As estimativas intermediárias para o fim de 2026 e 2027 se mantiveram em 9,5% e 9%, respectivamente.

IPCA de 2024 sobe de 4,26% para 4,30%

A mediana para o IPCA de 2024 subiu pela oitava semana consecutiva, de 4,26% para 4,30%, aproximando-se ainda mais do teto da meta, de 4,50%. Parte desse salto para cima pode ser explicado pela projeção de alta dos preços administrados, que subiu de 4,79% para 4,83%.

Esse quadro pode estar relacionado ao anúncio da adoção da bandeira vermelha 2 na noite da sexta-feira, 30, quando não havia tempo hábil para atualização das estimativas de IPCA no último relatório Focus. Mas, na última quarta-feira, 4, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) revisou a bandeira para vermelha 1.

Tudo mais constante, isso poderia resultar em uma diminuição da mediana de IPCA para 2024. Economistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast calculavam que a bandeira vermelha 2 poderia adicionar entre 0,43 e 0,52 ponto porcentual à inflação, se mantida até dezembro. O impacto da bandeira vermelha 1 seria significativamente menor, entre 0,24 e 0,28 ponto.

Ainda não é possível saber o quanto as estimativas do Focus já captaram essa mudança, já que os analistas do mercado têm mais incentivos para revisar as suas projeções nas chamadas “datas-críticas”, as sextas-feiras que antecedem reuniões do Copom. A próxima delas é no dia 13.

Nos últimos cinco dias úteis, por exemplo, 63 instituições revisaram as estimativas de IPCA, de um universo de 151 respondentes. Nessa base, a mediana passou de 4,26% para 4,37%. As 29 revisões nas estimativas para os preços administrados dos últimos cinco dias úteis fizeram a mediana para o grupo saltar de 4,79% para 5,01%.

A mediana para o IPCA de 2025 se manteve em 3,92%, de 3,97% um mês antes. Considerando apenas as 63 projeções atualizadas nos últimos cinco dias úteis, passou de 3,85% para 4,0%. A estimativa intermediária para os preços administrados passou de 3,85% para 3,81%.

No último ciclo de comunicações, o Copom informou que considera o primeiro trimestre de 2026 como o seu horizonte relevante. O colegiado espera que a inflação acumulada em 12 meses atinja 3,4% no período, no cenário de referência, ou 3,2%, no cenário com a Selic estável em 10,5%.

O BC espera inflação de 4,2% este ano e de 3,6% no próximo ano, no cenário de referência. No cenário alternativo, projeta IPCA de 4,2% em 2024 e 3,4% em 2025.

As medianas para os horizontes mais longos também se mantiveram descoladas do centro da meta, em 3,60% no caso de 2026 e 3,50% em 2027, pela 14ª e 62ª semana consecutiva, respectivamente.

Alta do PIB
A mediana para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro em 2024 subiu pela quarta semana consecutiva, de 2,46% para 2,68%. Um mês antes, era de 2,20%.

Considerando apenas 42 as projeções atualizadas nos últimos 30 dias úteis, a mediana disparou de 2,47% para 3,0%.

Essa métrica reflete melhor as revisões feitas desde a última terça-feira, quando o IBGE divulgou que o PIB do segundo trimestre cresceu 1,4%, bem acima das estimativas.

A mediana do Focus para o crescimento do PIB de 2025 cresceu de 1,85% para 1,90%, contra 1,92% quatro semanas antes. Considerando apenas as 42 projeções atualizadas nos últimos cinco dias úteis, passou de 1,85% para 1,88%.

Os economistas do mercado não alteraram as projeções de crescimento da economia em 2026 e 2027. Ambas permaneceram em 2%, como já estão há 57 semanas e 59 semanas, respectivamente.

Dólar sobre para R$ 5,35
A mediana para o dólar no fim de 2024 subiu de R$ 5,33 para R$ 5,35, contra R$ 5,30 um mês antes. A estimativa intermediária para o fim de 2025 se manteve em R$ 5,30, mesmo nível de quatro semanas atrás.

A projeção anual de câmbio publicada no Focus é calculada com base na média para a taxa no mês de dezembro, e não mais no valor projetado para o último dia útil de cada ano, como era até 2020. Com isso, o BC espera trazer maior precisão para as projeções cambiais do mercado financeiro.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

AS AUTORIDADES CHINESAS ESTÃO ESCONDENDO O REAL ESTADO DA ECONOMIA

Escassez de boas informações e controle do Partido Comunista Chinês podem se tornar problemas para líderes da China e estrangeiros
Por The Economist

O artigo de Zhao Jian ficou online por apenas algumas horas em 16 de agosto antes de ser apagado pelos censores. Para o leitor ocidental, o conteúdo pareceria anódino, mas, para um funcionário do Partido Comunista, estava cheio de ideias perigosas.

Zhao, um economista respeitado, argumentou que era difícil entender por que o governo chinês não estava se esforçando mais para estimular a economia. A crise econômica mais séria em uma geração fez com que a incerteza em relação ao futuro “envolvesse os corações das pessoas”,

escreveu ele. “A lógica e as restrições dos tomadores de decisão não podem ser entendidas pelo mercado.”

A exclusão do artigo, ironicamente, provou que Zhao tinha razão. O exército de censores da internet da China rotineiramente expurga postagens que vão contra as políticas de Xi Jinping, o líder supremo do país. Mas o domínio do que é considerado muito sensível se expandiu rapidamente nos anos mais recentes e agora inclui muitos debates a respeito da economia.

Acadêmicos e especialistas que buscam debater questões econômicas aparentemente mundanas são silenciados. Dados que costumavam estar prontamente disponíveis estão desaparecendo da esfera pública. Isso não apenas restringe ainda mais a já limitada liberdade das pessoas comuns de falar o que pensam, mas também prejudica o crescimento ao dificultar o investimento.

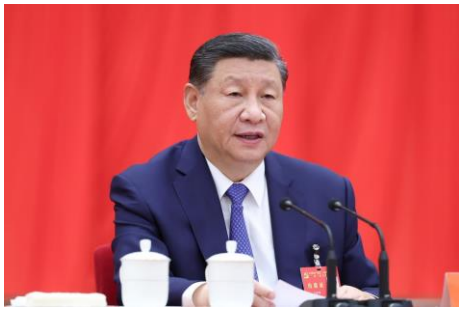
Acima de tudo, ressalta a pergunta urgente de Zhao: qual é a base para a elaboração da política econômica? O que o governo sabe que as pessoas comuns não sabem - e quão confiáveis são as informações nas quais ele está baseando suas decisões?

Padrão de desvios

Os dados econômicos oficiais da China sempre tiveram suas falhas. Li Keqiang, ex-primeiro-ministro, certa vez questionou sua precisão. Economistas há muito reclamam que o Escritório Nacional de Estatística (NBS) não fornece detalhes suficientes sobre suas metodologias. Mas os observadores da China costumavam presumir que os dados se tornariam gradualmente mais abrangentes e confiáveis. Em vez disso, o inverso parece estar acontecendo.

Dados recentes a respeito da balança de capital da China têm sido tão contraditórios - houve uma discrepância gritante de cerca de US$ 230 bilhões entre as estatísticas alfandegárias e de balanço de pagamentos nos anos mais recentes - que o Tesouro dos Estados Unidos pediu às autoridades chinesas que esclarecessem os números.

A explicação resultante foi tão complicada que só confundiu ainda mais as coisas. Em 19 de agosto, para consternação dos investidores, as bolsas de valores da China pararam de publicar dados diários de fluxos de capital estrangeiro, um indicador crítico do sentimento. Os números agora serão revelados apenas trimestralmente.



Exército de censores da internet da China rotineiramente expurga postagens que vão contra as políticas de Xi Jinping, o líder supremo do país. Foto: Xie Huanchi/AP

Enquanto isso, os dados que são tornados públicos são cada vez menos consistentes com a experiência de empresas e investidores no local. Os números oficiais mostram que a taxa de crescimento do PIB voltou ao nível pré-pandêmico, apesar do moribundo setor imobiliário e do baixo investimento em infraestrutura. Esta é uma afirmação risível, diz Logan Wright, do Rhodium Group, uma empresa de consultoria. “O problema mais amplo é simplesmente que os dados do PIB pararam de ter qualquer semelhança com a realidade econômica”, explica ele.

A constante distorção das estatísticas oficiais parece projetada para obscurecer notícias que podem envergonhar o governo. Por exemplo, em meados de 2023, um professor da Universidade de Pequim disse publicamente que havia 16 milhões de jovens sem emprego que não apareciam nas estatísticas de desemprego porque pararam de procurar trabalho. Se fossem levados em consideração, afirmou o professor, a taxa de subemprego para os jovens seria superior a 46%. Em um mês, o NBS parou completamente de emitir dados do desemprego juvenil urbano. Então, em janeiro, começou a publicar um número “melhorado e otimizado”, que também era muito menor. Acadêmicos e jornalistas tiveram relativamente pouco a dizer a respeito do assunto desde então.

Viva a economia!

Geralmente, as afirmações ousadas das autoridades a respeito da economia não são questionadas, ao menos em público. O governo declarou que ninguém mais vive na pobreza absoluta na China - o tipo de afirmação que pode naturalmente suscitar todos os tipos de perguntas a respeito da precisão dos dados e da aplicação dos critérios corretos. No entanto, quase não houve debate a partir da descoberta na mídia.

Da mesma forma, assuntos de grande importância para a economia, mas de natureza incômoda para as autoridades, recebem pouco escrutínio. As maiores vítimas da crise imobiliária da China são os 20 a 30 milhões lares que supostamente pagaram por apartamentos que nunca foram concluídos. Entender quem são essas pessoas, como estão lidando economicamente e o que pode ser feito para ajudá-las é fundamental para reviver o mercado imobiliário. No entanto, poucos economistas parecem estar conduzindo alguma pesquisa envolvendo esses milhões de enganados.

Os efeitos econômicos completos de lockdowns longos, severos e impopulares durante a pandemia em cidades como Xangai e Wuhan nunca foram examinados publicamente. Em vários casos, jornalistas e comentaristas de redes sociais que abordaram esses tópicos foram presos. O verdadeiro número de mortes por covid-19 na China é desconhecido. Um cientista proeminente baseado em Xangai que estava investigando as origens da covid se viu trancado do lado de fora de seu laboratório no início deste ano. As autoridades parecem muito mais interessadas em controlar a discussão da doença do que em entender seu impacto.

Mesmo os especialistas ardentemente pró-governo às vezes são silenciados se suas opiniões não receberem aprovação oficial. No final de julho, Hu Xijin, um jornalista nacionalista, elogiou as diretrizes para a economia emitidas em uma reunião recente de líderes do alto escalão do partido. Mas sua interpretação delas como uma bênção para a iniciativa privada aparentemente irritou alguém. Postagens nesse sentido foram excluídas de suas contas de rede social, que então caíram no silêncio. O partido, não contente em regular e administrar os mercados e a economia, parece estar reivindicando o monopólio de interpretá-los também.

A reticência em discutir a economia se estende às interações privadas com estrangeiros. Em teoria, as autoridades estão cortejando investidores para ajudar a estimular o crescimento. Empresários visitantes confirmam que as reuniões são fáceis de agendar. Mas eles reclamam que as discussões não têm substância. Os argumentos que as autoridades locais apresentam para atrair investimentos para sua região se tornaram vagos e estereotipados, diz um desses visitantes. Há poucos detalhes quanto às condições econômicas locais. E garantir reuniões mais substantivas com reguladores se tornou muito mais difícil.

Acadêmicos estrangeiros relatam experiências semelhantes. As universidades estão interessadas em contratar professores com experiência na indústria do exterior para compensar o êxodo dessas pessoas durante a pandemia. Mas as trocas informais se tornaram mais tensas. Visitantes com longa experiência na China dizem que conseguem ver contatos antigos, mas que suas reuniões devem ser relatadas e aprovadas pelas autoridades.

Realizar trabalho de campo na China se tornou cada vez mais difícil, diz Huang Yanzhong, da Seton Hall University, nos EUA, porque o contato com estrangeiros pode representar um risco para a população local. “Dá para sentir o ambiente político, e não queremos colocar as pessoas em apuros”, diz ele.

Esses tipos de restrições também se estendem a jornalistas estrangeiros. Muitos retornaram à China após a pandemia e encontraram suas interações com empresas supervisionadas de perto por burocratas. Em Hefei, uma cidade industrial do interior, grandes empresas chinesas foram instruídas a não falar com a imprensa sem a permissão das autoridades locais. Os jornalistas são solicitados a enviar cronogramas de viagem hora a hora, juntamente com os nomes e detalhes de contato daqueles que planejam entrevistar. Alguns diplomatas foram submetidos ao mesmo tratamento.

Dados recentes a respeito da balança de capital da China têm sido contraditórios: houve uma discrepância gritante de cerca de US$ 230 bilhões entre as estatísticas alfandegárias e de balanço de pagamentos nos anos mais recentes. Foto: Stringer/AFP

Para aqueles fora do país, obter acesso a informações da economia é ainda mais difícil. As autoridades parecem ter pedido às empresas chinesas que vendem dados corporativos para que limitem as vendas de certas estatísticas a estrangeiros. Por exemplo, uma dessas empresas, a Wind, parou de fornecer informações a respeito de gastos online no ano passado para usuários fora da China. Um banco de dados de propriedade corporativa compilado pela Qichacha, uma empresa de inteligência corporativa, agora está inacessível no exterior. A empresa também costumava fornecer dados de falências, mas agora diz que as informações são “sensíveis demais”.

Quando uma zona econômica especial em Xangai estabeleceu regras no início deste ano que regem o uso de dados, ela proibiu explicitamente a transferência para o exterior de qualquer informação sobre preços de ações ou tendências de mercado, uma regulamentação surpreendente para aquele que é, afinal, o centro financeiro da China. Os corretores de ações estão cada vez mais relutantes em entregar relatórios de analistas; opiniões negativas a respeito da economia ou da política estatal estão se tornando raras.

Algumas séries de dados oficiais da produção industrial começaram a desaparecer, diz Wright. Um banco de dados legal que apareceu online há uma década está se tornando menos abrangente e mais difícil de acessar, diz Rory Truex, da Universidade de Princeton. Quando se trata de obter dados, ele diz: “Na China, nada de bom pode durar”.

O acesso às universidades chinesas também está se tornando mais limitado, restringindo uma das principais maneiras pelas quais estrangeiros e moradores locais melhoraram sua compreensão da economia chinesa. Durante a pandemia, os campi, como a maioria dos espaços públicos, foram fechados; uma permissão especial se tornou necessária para entrar neles. Mas, enquanto grande parte da China reabriu no início do ano passado, algumas universidades permaneceram fechadas.

Até hoje, os visitantes precisam de permissão prévia para pisar nesses campi. Acadêmicos em várias instituições foram informados de que devem buscar aprovação para falar com a imprensa estrangeira. Em algumas regiões, isso deve ser emitido não por funcionários de sua universidade, mas por burocratas de nível provincial.

Desde que Xi chegou ao poder, em 2012, as condições sob as quais os acadêmicos operam se tornaram muito mais restritas. Em 2019, várias universidades importantes alteraram seus estatutos para fazer referência explícita à sua lealdade ao Partido Comunista, o que desencadeou alguns pequenos protestos nos campi. No ano passado, os comitês de supervisão do partido em algumas universidades começaram a se fundir formalmente com a administração da universidade.

Isso, na verdade, dá ao partido controle diário de como as universidades operam. Isso é parte do que Xi chamou de “educação socialista com características chinesas”, que envolve subordinar os imperativos acadêmicos às necessidades do partido. A liberdade acadêmica está em um dos seus pontos mais baixos desde a Revolução Cultural, um período de fanatismo nas décadas de 1960 e 1970, diz Sun Peidong da Universidade Cornell.

Muitas pesquisas acadêmicas permanecem relativamente livres de restrições políticas porque não têm nada a ver com a sociedade chinesa contemporânea. O governo investiu em ciências naturais, engenharia e medicina, ajudando a transformar a China em uma potência de pesquisa científica. Mas o estudo de qualquer coisa relacionada a condições políticas, econômicas ou sociais na China sofreu muito sob Xi, dizem os acadêmicos.

As universidades da China estão cheias de professores talentosos, alguns dos quais ainda estão criando maneiras de escrever a respeito de tópicos tensos. Um método é envolver ideias críticas em um revestimento politicamente correto. A corrupção, por exemplo, tende a ser um tópico muito sensível para um projeto de pesquisa, explica um acadêmico. Mas um projeto que se concentre em uma iniciativa governamental proeminente pode incluir uma parte a respeito de como essa iniciativa foi afetada pela corrupção. O ponto crucial da pesquisa está, em essência, enterrado em um artigo mais longo. Aqueles que leem artigos acadêmicos, por sua vez, se acostumaram a percorrer longos relatórios para encontrar pequenas pérolas de percepção.

Tópicos controversos podem ser discutidos, desde que seja omitida qualquer análise das políticas do governo central. Um economista especializado em Taiwan diz que frequentemente escreve artigos que analisam as posições dos governos taiwanês e americano, mas simplesmente excluem a maioria das informações quanto à abordagem da China ao tópico em questão. Alguns pesquisadores econômicos conseguiram conduzir pesquisas locais a respeito de assuntos controversos, mas não têm intenção de publicá-los agora. Em vez disso, eles estão sentados em suas descobertas na esperança de que chegue o momento em que seja seguro publicá-las, afirma Sun Peidong.

O estrangulamento gradual de informações da economia não é apenas irritante para investidores e economistas estrangeiros. Também levanta a mesma pergunta que Zhao fez em seu artigo censurado: qual é a base das decisões de Xi e de outros altos funcionários a respeito de como administrar a economia? Eles não estão tateando no escuro. A China mantém há muito tempo um sistema confidencial para coletar informações da academia, da mídia e de think-tanks.

Jornalistas, pesquisadores e economistas são solicitados a escrever relatórios de “referência interna”, ou neican em chinês. Esses documentos são encomendados em todos os níveis de governo. Autoridades locais têm acesso a análises produzidas por pesquisadores locais. Acadêmicos de confiança nas principais universidades e think-tanks, enquanto isso, produzem relatórios para os líderes mais seniores em Pequim.

O neican pode ser muito mais impactante do que o material para consumo público. Um relatório pode demonstrar, digamos, que mesmo que autoridades locais falem animadamente em um boom em tecnologias de ponta como IA ou robótica, o benefício real dessas indústrias para a economia é lamentavelmente pequeno. Acadêmicos e jornalistas podem viver uma vida dupla, produzindo relatórios públicos e aqueles destinados apenas aos olhos de autoridades. Pode parecer que um repórter da Xinhua, a agência de notícias estatal, por exemplo, produz apenas bobagens aduladoras, mas, nos bastidores, talvez ele escreva artigos explosivos expondo empresas poluidoras ou autoridades corruptas. É um privilégio poder escrever relatórios internos, diz um desses autores, observando que há uma competição intensa para fazê-lo.

Os think-tanks são um pilar dos neican. Sob Xi, mesmo que os think-tanks independentes tenham sido forçados a fechar, aqueles alinhados ao estado se multiplicaram. As portas do último think-tank de livre mercado proeminente na China, o Unirule, foram literalmente soldadas em 2019, prendendo brevemente alguns de seus pesquisadores lá dentro. Mas centenas de “think-tanks com características chinesas” foram estabelecidos por governos municipais e provinciais, por ministérios e até mesmo por algumas empresas estatais.

Entre 2018 e 2020, tais organizações quase triplicaram em número, de 507 para 1.413 (a moda está desaparecendo um pouco: no final do ano passado, havia apenas 1.096 deles). A maioria das pesquisas que eles fazem é apenas para consumo interno. Sua produção pode dar às autoridades uma boa compreensão das dimensões locais de problemas como a crise imobiliária, diz um pesquisador. Outro afirma que é capaz de escrever abertamente a respeito de problemas administrativos, como a dificuldade de implementar decretos governamentais em desacordo entre si.

Alguns especialistas especularam que a vasta economia digital da China fornece aos formuladores de políticas acesso a um tesouro de dados de alta qualidade a respeito de empresas e consumidores em tempo real. O estado está construindo trocas onde os dados que as empresas coletam sobre transações podem ser comprados e vendidos. Mas essas plataformas ainda estão em

desenvolvimento. Da mesma forma, os serviços de segurança da China executam uma operação massiva de vigilância nacional que, por sua própria natureza, rastreia o movimento de pessoas e bens e as opiniões expressas por cidadãos comuns. Mas não há evidências de que as autoridades façam uso dessas informações para melhorar sua compreensão da economia.

Erros prosperam na escuridão

A questão final é: quanto de todas essas informações chega aos altos escalões do Partido Comunista? É difícil dizer. Os autores costumam se gabar da influência de seus relatórios neican, diz Huang, mas não há dados confiáveis a respeito de quem está afetando as políticas públicas. Um pesquisador diz que é informado se um alto funcionário fizer uma anotação em um de seus relatórios, mas não é informado quanto ao que a nota diz. A profusão de think-tanks presumivelmente fornece um número enorme de recomendações para diferentes braços do governo. Mas Bob Chen, um investidor baseado em Xangai, argumentou recentemente em um podcast local chamado Baiguan que a centralização do poder no alto escalão do partido significa que os destinatários não têm mais autoridade para promover quaisquer reformas recomendadas pelos relatórios.

Além disso, parece natural que os relatórios neican tendam a bajular as autoridades. Um pesquisador estatal observa que quanto mais positiva for sua análise, melhor será a recepção que ela recebe. Isso fornece um incentivo óbvio para colocar um viés otimista nas coisas. O inverso também parece ser verdade: o mesmo pesquisador que se disse livre para discutir problemas administrativos também adverte que ele nunca critica diretamente decretos de políticas vindos de cima.

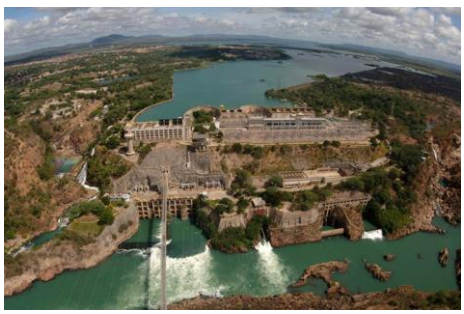
Ninguém fora dos mais altos escalões do poder entende exatamente o que Xi lê e como ele age com base nas informações. A formulação de políticas econômicas da China sempre foi um tanto opaca, mas isso importava menos quando o crescimento era forte e os formuladores de políticas pareciam pragmáticos. Com o crescimento se deteriorando e a burocracia se tornando mais ideológica, a escassez de boas informações sobre a economia é muito mais preocupante. Pode eventualmente se tornar um problema tão grande para os líderes da China quanto para os estrangeiros perplexos. / TRADUÇÃO DE AUGUSTO CALIL

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

PERCEPÇÃO DA ELETROBRAS PRIVATIZADA MELHOROU NO MERCADO DE DÍVIDA EXTERNA

Investidores exigiram prêmio de risco menor em captação realizada esta semana

Por Cynthia Decloedt (Broadcast)



Usina hidrelétrica de Paulo Afonso, da Eletrobras Chesf, na Bahia Foto: Complexo UHE Paulo Afonso

Privatizada em 2022, a Eletrobras voltou a emitir títulos de dívida (bonds) no exterior esta semana depois de quatro anos sem recorrer ao mercado de dívida lá fora para captar recursos.

O que se viu, a partir da comparação do prêmio exigido para adquirir seus papéis com o de um papel do governo brasileiro, é que a percepção de risco da companhia entre os investidores estrangeiros melhorou.

Enquanto em 2020, quando a Eletrobrás havia feito sua mais recente captação, os investidores exigiam um prêmio de 100 pontos-base acima de um título do Tesouro emitido no exterior, na emissão dos bonds feita nesta quinta-feira (05) essa diferença caiu para 65 pontos-base, de acordo com uma fonte próxima à operação.

A comparação de risco é feita com um papel do governo porque, ainda que esteja privatizada, opera em um setor regulado. “É assim com todas as empresas do setor de energia”, disse a fonte.

Emissão foi de US$ 1 bilhão

O fato é que a emissão de US$ 1 bilhão de bonds da Eletrobras atraiu 180 investidores que juntos colocaram US$ 2,5 bilhões em ordens de compras. Os bonds foram distribuídos em 80% para investidores estrangeiros e 20% para latino-americanos.

Os atributos ESG (sigla em inglês para sustentabilidade ambiental, social e de governança) da Eletrobras, que é vista como uma empresa de energia limpa, também foram ponto de atenção entre os investidores, ainda que a emissão não tenha sido “verde”. A companhia chegou a estudar a possibilidade de emitir um greenbond, mas acabou desistindo, de acordo com fontes, diante da ausência de tempo hábil para estruturar uma operação elegível ao selo verde das certificadoras.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

PETROBRAS E GERDAU DISCUTEM PARCERIA PARA PROJETOS DE DESCARBONIZAÇÃO

Companhias vão avaliar projetos conjuntos de pesquisa e desenvolvimento de produção de aço via ‘redução direta’ a gás natural
Por Marcia Furlan (Broadcast)

A Petrobras e a Gerdau anunciaram que firmaram um Memorando de Entendimento (MoU) de caráter não vinculante (não obrigatório), com prazo de dois anos, para avaliar oportunidades comerciais e potenciais parcerias em projetos de descarbonização; combustíveis de baixo carbono; hidrogênio e seus produtos; captura, transporte e armazenamento de carbono (CCUS); além de projetos de pesquisa e desenvolvimento relativos à integridade de materiais em ambiente marítimo e de produção de aço via “redução direta” (sem ultrapassar a temperatura de fusão como ocorre com uso de forno) a gás natural.

O processo de redução direta é uma alternativa ao processo de produção de aço convencional, que utiliza gás natural em vez de carvão.

Pesquisas com gás natural estão entre os objetivos da parceria entre a Petrobras e a Gerdau Foto: Pedro Kirilos/Estadão

“A Gerdau se destaca na indústria global do aço com uma das menores intensidades de emissões de gases de efeito estufa, atualmente 0,91 tCO_2e (tonelada de CO_2 equivalente) por tonelada de aço, que corresponde a aproximadamente 50% da média global, e tem como meta atingir 0,82 tCO_2e por tonelada de aço até 2031″, diz o comunicado da siderúrgica.

As companhias afirmaram ainda que a iniciativa está alinhada aos seus objetivos de descarbonizar operações de ambas e promover a transição energética.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

BNDES DISPONIBILIZA MAIS R$ 150 MILHÕES A EMPRESAS GAÚCHAS AFETADAS POR ENCHENTES

Em dois meses, o programa BNDES Emergencial já alcançou a marca de R$ 6,8 bilhões aprovados em capital de giro para 2.905 operações
Por Juliana Garçon

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizou mais R$ 150 milhões em crédito para capital de giro a mais quatro empresas do Rio Grande do Sul. Em dois meses, o BNDES Emergencial já alcançou a marca de R$ 6,8 bilhões aprovados em capital de giro para 2.905 operações.

Além do volume para capital de giro, empresas do Rio Grande do Sul conseguiram aprovações para R$ 1,3 bilhão para a compra de máquinas e equipamentos e outros R$ 206 milhões para investimentos e reconstruções após as enchentes de maio. A suspensão de pagamentos de dívidas chega a R$ 3,1 bilhões em 50,4 mil operações. Já em garantias são R$ 2,4 bilhões em 2.882 operações.

Entre as empresas contempladas recentemente está o Hospital Mãe de Deus, que obteve R$ 80 milhões. O hospital é unidade de média e alta complexidade que atende, exclusivamente, convênios médicos e pacientes particulares, sendo um dos principais de Porto Alegre.

A instituição ficou sem funcionamento por cerca de 45 dias no período de maio a junho, disse o BNDES. Foi necessária a completa evacuação do hospital, com a transferência de pacientes para outras unidades. Além disso, houve a perda de máquinas e equipamentos e prejuízo na estrutura física.

'Em uma velocidade seis vezes maior do que a média, o BNDES já mobilizou R$ 12,8 bi para empresas gaúchas afetadas pelas chuvas extremas, sendo a grande maioria para pequenas e médias empresas', disse o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante Foto: Pedro Kirilos/Estadão

A Ferramentas Gedore entrou com o pedido de R$ 30 milhões para capital de giro. As enchentes afetaram a unidade em São Leopoldo, que ficou sem funcionamento de 3 de maio a 25 de junho, o que causou a perda de máquinas e equipamentos e prejuízos na estrutura física, de acordo com o banco de fomento.

Outra empresa que teve o crédito aprovado foi a Epavi Vigilância, de segurança patrimonial, pessoal e gestão de serviços terceirizados. Os R$ 20 milhões ajudarão na recuperação das estruturas físicas, que foram atingidas, em Canoas. Cerca de 700 funcionários não puderam trabalhar em maio, mas receberam seus salários integrais, conforme o BNDES.

A empresa Frumar Frutos do Mar do mesmo modo alcançou R$ 20 milhões para a retomada. O alagamento das unidades de Porto Alegre (dentro da Ceasa) e de São Leopoldo impactou diretamente a capacidade da empresa de distribuir pescados para seus clientes, pois ambas tiveram de ser fechadas, informou o BNDES. A sede de São Leopoldo ficou inoperante por 35 dias e a de Porto Alegre, por 45 dias.

“Em uma velocidade seis vezes maior do que a média, o BNDES já mobilizou R$ 12,8 bi para empresas gaúchas afetadas pelas chuvas extremas, sendo a grande maioria para pequenas e médias empresas”, disse o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante. “Com mais de 34 mil operações, já são 445 municípios apoiados dentre os 497 existentes no Rio Grande do Sul.”
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

SUZANO AVANÇA NO MERCADO DE PAPEL HIGIÊNICO COM INVESTIMENTOS EM NOVAS FÁBRICAS E AQUISIÇÕES

Com a compra dos ativos da Kimberly-Clark em outubro de 2022, companhia consolidou a liderança em papel higiênico no mercado brasileiro, com 23,4%; empresa está construindo a sétima fábrica no ES
Por Ivo Ribeiro

A Suzano, companhia centenária fundada pela família Feffer, é mais conhecida por ser a maior fabricante de celulose do mundo e uma das maiores produtoras de papéis da América Latina. Nos últimos anos, porém, ganhou destaque por avançar no segmento de bens de consumo, alcançado a liderança do mercado brasileiro de papel higiênico, com várias marcas. Em pouco mais de seis anos, a empresa saiu do zero de participação para uma fatia superior a 23% das vendas em valor transacionado.

A entrada nessa área de negócio ocorreu a partir de 2017, por meio de investimentos anunciados em duas fábricas na região Nordeste — uma em Mucuri, na Bahia, e outra em Imperatriz, no Maranhão. Ao mesmo tempo, a Suzano adquiriu uma fabricante com unidades de produção em Fortaleza e Belém. “Começamos com quatro plantas industriais de papel tissue nas regiões Norte e Nordeste e assumimos a liderança de mercado nessas regiões, com fatia de 65%”, disse Luís Bueno, vice-presidente executivo da divisão de Bens de Consumo e relações corporativas da Suzano, ao Estadão.

O segmento tissue é composto por uma variedade de produtos - papel higiênico, guardanapos, lenços de papel, toalhas de cozinha, papel facial, entre outros - que podem ser fabricados com fibras de celulose virgens ou recicladas. No Brasil, informa Bueno, papel higiênico, responde por cerca de 90% do volume de produtos tissue. Na China e Estados Unidos, a participação é mais equilibrada: em torno de 50%.

No Brasil, papel higiênico responde por cerca de 90% do volume de produtos tissue; na China e Estados Unidos, a participação é mais equilibrada, em torno de 50% Foto: Sergio Zacchi/Suzano

No momento, a Suzano está construindo sua sétima fábrica nesse segmento, de papel higiênico e papel toalha, na unidade de produção de celulose de Aracruz (ES), onde tem planos de fabricar o Neve e também a sua própria marca Mimmo. Segundo informa a companhia, os investimentos em tissue nessa unidade fabril são da ordem de R$ 650 milhões, para uma capacidade anual de 60 mil toneladas. O cronograma prevê início de produção no primeiro trimestre de 2026, com foco no mercado da região Sudeste, onde se encontra a maior massa de consumo. Com isso, passará a dispor de capacidade total de 340 mil toneladas.

O grande salto da Suzano para robustecer sua terceira área de negócios ocorreu em outubro de 2022 ao comprar os ativos de papéis de higiene pessoal da americana Kimberly-Clark no País, por US$ 175 milhões (R$ 978 bilhões pela cotação desta segunda-feira, 9). A transação foi finalizada no ano passado. O negócio agregou uma unidade de produção em Mogi das Cruzes (SP), com capacidade de 130 mil toneladas ao ano, e marcas de renome, como o Neve (papel higiênico), além de licenciar as marcas Kleenex (lenço de papel e toalha) e Scott para uso Brasil. A empresa já tinha o Mimmo e o Max.

Unidade de fabricação de papel tissue, em Mogi das Cruzes Foto: Suzano/Divulgação

Bueno destaca que as fábricas próprias da Suzano têm a vantagem de serem erguidas ao lado de suas plantas industriais de celulose, a partir de plantios próprios de eucaliptos. Por estarem conectadas, a alimentação da matéria-prima, a celulose, é direta nas linhas de produção, gerando vários ganhos de custos. Por exemplo, o de logística de trazer o material de outros locais. Em 2021 foi erguida a primeira unidade fabril de tissue da região Sudeste, no Espírito Santo. “A estratégia foi de atender melhor os mercados do Sudeste”, informou o executivo. As vendas para o Sul são feitas a partir da fábrica paulista, adquirida da Kimberly-Clark.

Com a compra da Kimberly-Clark, a Suzano consumou a liderança no mercado brasileiro de papel higiênico, com 23,4% das vendas, de acordo com dados da consultoria de mercado NielsenIQ. “O Neve lidera o mercado como marca premium”, destaca Bueno. A empresa passou a contar com um portfólio amplo de produtos de bens de consumo, com marcas de papel higiênico, guardanapo, toalhas de papel, panos reutilizáveis, lenços de papel e lenços umedecidos e secos (wipes).

Consolidada no Sudeste com a aquisição e a nova fábrica em construção, a Suzano está neste mês lançando uma nova linha do Neve, chamada Ultraconfort, que será um produto com quatro folhas. “É mais uma inovação desse produto, que é premium e referência no segmento de papéis higiênicos. O Neve veio evoluindo de folha simples, dupla, tripla até essa nova geração”, conta Bueno.

Segundo o executivo, o novo produto, mesmo sendo mais premium, e de preço maior, não será voltado apenas para um mercado de maior poder aquisitivo. Ele garante que estará em todos os canais de vendas do País. Bueno informa que no mercado paulista praticamente não se vende mais um produto de folha simples - é mais dupla e tripla. A folha simples ainda tem forte presença no Nordeste e Norte.

Para ressaltar o lançamento do novo Neve, a empresa resgatou o icônico personagem que foi referência nos anúncios do produto nos últimos 40 anos, o mordomo Alfredo. A campanha, lançada no fim de agosto, traz o ator Alexandre Nero no papel do personagem, que está “repaginado e moderno”. Ele sempre é chamado pelos consumidores quando o papel higiênico acaba. Alfredo já foi interpretado por outros atores ao longo de sua história.

O mercado brasileiro de papel tissue, em volume, é de 1,4 milhão de toneladas por ano. Em valor, segundo a Euromonitor, atingiu a cifra R$ 15,7 bilhões em 2023. Os grandes players desse negócio no País, na principal categoria de tissue (papel higiênico) são a Suzano com 23,4% de participação de mercado, seguida por Softys (20,8%), Mili (14,2%) e Santher (11,1%). Os dados, referentes a levantamento de maio e junho deste ano, são da NielsenIQ.

Do volume total de tissue, cerca de 70% do consumo se dá nos lares. Os 30% restantes são principalmente em restaurantes, shoppings e escritórios. “Temos dois vetores de crescimento para o papel tissue: o consumo per capita e a ‘premiumlização” de produtos”, afirma o vice-presidente da Suzano. Atualmente, o consumo per capita no Brasil é 7 quilos ao ano. Esta abaixo de Chile e Argentina, com 12 quilos, e menos de um terço de Estados Unidos e Europa - 24 quilos.

Segundo o executivo, são poucas empresas, entre elas a Suzano, de abrangência nacional no setor tissue. “O papel viaja pouco, porque tem muito volume e baixo peso”, diz. Em termos de fabricantes, é bem fragmentado, com muitas empresas regionais. Nos últimos cinco anos houve um movimento grande de aquisições de companhias médias e grandes. A Suzano teve grande atuação nesse movimento e fez muitos investimentos próprios.

Atualmente, a Suzano tem três divisões de negócios: fabricação de celulose de fibra curta a partir de eucalipto de florestas plantadas - a maior parte voltada para exportação -, papéis (como o de imprimir e escrever) e embalagens (papel cartão) e bens de consumo. A companhia começa a fazer outros movimentos com aquisição de participações e ativos no exterior.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

STF DECIDE QUE BANCOS DEVEM FORNECER DADOS DE CLIENTES AOS ESTADOS

Medida diz respeito às operações de recolhimento do ICMS por meios eletrônicos; Fiscos estaduais argumentam que compartilhamento é necessário para cumprir fiscalização e arrecadação
Por Lavínia Kaucz (Broadcast)

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) validou, por 6 a 5, um convênio do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) que obriga instituições financeiras a fornecer dados de

clientes (tanto pessoas físicas como jurídicas) aos Estados nas operações de recolhimento do ICMS por meios eletrônicos. O julgamento foi encerrado na sexta-feira, 6, no plenário virtual.

Para a Confederação Nacional do Sistema Financeiro (Consif), que ajuizou a ação, a norma viola a garantia constitucional do sigilo bancário. “É razoável estabelecer que essa obrigação se impõe a pessoas físicas e jurídicas, mesmo que não inscritas no cadastro de ICMS?”, questionou o advogado da Consif, Fábio Quintas, em manifestação enviada à Corte.

Por outro lado, os Fiscos estaduais argumentam que o compartilhamento de dados é necessário para que o Estado possa cumprir seu dever de fiscalização e arrecadação.

Corrente vitoriosa no STF argumenta não haver quebra de sigilo porque a administração tributária dos Estados e do DF tem o dever de proteger os dados das pessoas físicas e jurídicas Foto: Antonio Augusto/STF

Venceu a corrente proposta pela relatora, Cármen Lúcia, que votou para negar a ação do Consif. Para ela, não há quebra de sigilo porque a administração tributária dos Estados e do Distrito Federal tem o dever de proteger os dados das pessoas físicas e jurídicas e utilizá-los “de forma exclusiva para o exercício de suas competências fiscais”. Ela foi seguida pelos ministros Alexandre de Moraes, Edson Fachin, Flávio Dino, Dias Toffoli e Luiz Fux.

O ministro Gilmar Mendes abriu a divergência. Para ele, a regra do Confaz viola o sigilo bancário porque não há como assegurar o equilíbrio entre o poder de vigilância do Estado e os mecanismos de proteção da intimidade. Gilmar foi seguido pelos ministros Cristiano Zanin, André Mendonça, Kássio Nunes Marques e Luís Roberto Barroso.

“Não se trata apenas de autorizar o Fisco a conhecer as operações financeiras dos contribuintes, mas de permitir que possa lançar mão desses dados para promover cruzamentos, averiguações e conferências com outros de que já dispõe e, ao fim, exigir os tributos que eventualmente tenham sido pagos a menor, se for o caso”, afirmou em seu voto.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

PETROBRAS: ANTIGO COMPERJ, SÍMBOLO DA LAVA JATO, INICIA 1ª OPERAÇÃO COM GÁS DO PRÉ-SAL APÓS 18 ANOS

Complexo petroquímico batizado atualmente de Gaslub teve pedra fundamental lançada por Lula em 2006; previsão era entrar em operação em 2012, mas obras foram interrompidas por suspeitas de corrupção
Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - Dezoito anos após o lançamento de sua pedra fundamental pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e 16 anos após o início das obras, o antigo Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), atual Gaslub, vai iniciar a primeira operação comercial com o processamento de gás natural vindo do pré-sal na próxima quarta-feira, 11. O projeto agora é uma versão que une a produção de gás natural e lubrificantes. Ao Estadão/Broadcast, a diretora de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Renata Baruzzi, informou que a nova data para que todo o projeto entre em operação é 2029.

A expectativa é a de que o presidente Lula, que em 2006 colocou a pedra fundamental da obra, participe na sexta-feira, 13, de uma cerimônia para marcar o início da operação. Nos corredores da empresa, também vem sendo comentado que a intenção da estatal é mudar novamente o nome do polo, mas que a presidente, Magda Chambriard, ainda não havia batido o martelo.

Quando as obras foram iniciadas em 2008, no segundo mandato de Lula, o Comperj tinha previsão para entrar em operação em 2012. O complexo chegou a ser um dos símbolos da corrupção que

originou a Operação Lava Jato na Petrobras, em 2014. Ao ser lançado, o investimento girava em torno dos US$ 6 bilhões, valor que foi sendo escalonado até cerca de US$ 14 bilhões, apesar do projeto não ter saído do papel. Atualmente, a empresa não informa quanto já investiu ou planeja investir no Gaslub.

Projeto do Comperj foi idealizado com objetivo de atrair o setor petroquímico para Itaboraí, município pobre do Rio de Janeiro Foto: Marcio Fernandes/Estadão

Inicialmente, o projeto foi idealizado com objetivo de atrair o setor petroquímico para Itaboraí, um município pobre do Estado do Rio de Janeiro. Após interromper as obras por suspeitas de corrupção, o empreendimento ficou resumido à Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN), e agora ganha uma nova configuração com unidades de produção de combustíveis e lubrificantes, além de duas térmicas que aguardam o leilão de reserva de capacidade do governo, sendo uma de 600 megawatts e outra de 1.200 megawatts.

Com o início das operações, serão processados 10,5 milhões de metros cúbicos diários (m3/d) de gás natural, volume que sobe para 21 milhões quando o segundo trem da UPGN ficar pronto, o que deve ocorrer no próximo mês, segundo Baruzzi.

O volume produzido ajudará a substituir importações da estatal para atender seus clientes, mas terá sobra para o mercado, garantiu a diretora. Desse total, 18 milhões de metros cúbicos por dia virão do pré-sal, e mais 3 milhões de m³/d do Terminal de Cabiúnas, também da Petrobras, unidade que forneceu o gás para o comissionamento, uma etapa antes da operação comercial.

Afastada há dez anos do setor de engenharia, a diretora foi convocada em junho pela presidente da Petrobras, Magda Chambriard, para acelerar as obras da estatal. Ela conta que, para conseguir entregar a UPGN, o canteiro de obras trabalhou praticamente 24 horas por dia nos últimos meses. Ao todo, são 3.500 pessoas envolvidas. Quando todas as unidades estiverem sendo construídas, a expectativa é que esse número chegue a 10 mil trabalhadores. “E sempre com muita conformidade, sem atropelar nada. Esse é um mantra nosso. Vamos fazer rápido, mas dentro da conformidade”, ressaltou.

Investimento no complexo foi sendo escalonado até cerca de US$ 14 bilhões, apesar do projeto não ter saído do papel Foto: Fabio Motta/Estadão

Segundo Baruzzi, ainda não é possível estimar o valor total do Gaslub, já que terá que desfazer parte do que já foi construído. “Você imagina uma obra que está parada há dez anos. O que eu vou ter que desfazer para depois fazer, né? É mais do que qualquer valor que eu vá falar”, explicou.

Operação

Depois do comissionamento para fazer os últimos ajustes necessários e vistoria da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para a concessão da autorização, a UPGN foi liberada para operar e vai processar o gás extraído no pré-sal, escoado pela Rota 3, um gasoduto de cerca de 355 quilômetros de extensão total, sendo 307 km referentes ao trecho marítimo e 48 km referentes ao trecho terrestre.

A obra da UPGN, interrompida pela primeira vez em 2014, foi retomada em 2020 por um consórcio formado pela chinesa Kerui e a brasileira Método, mas desentendimentos com a Petrobras levaram ao rompimento do contrato em julho de 2022, e a obra foi suspensa novamente. Em março do ano

passado, com a nova gestão, a Petrobras assinou contrato com a empresa japonesa Toyo Setal, que concluiu a UPGN.

“Hoje, a Petrobras atende o gás que ela vende com produção interna, Gasbol (Gasoduto Bolívia-Brasil), e eventualmente precisa se suprir com alguma coisa de importação. Então, a Petrobras compõe esse pool e entrega para os clientes. Quando o Rota 3 entrar, vai entrar também nesse pool de venda”, informou a diretora. “Como a Petrobras não importa os 21 milhões que a unidade vai processar, haverá adição de gás para o mercado”, explicou.

A UPGN é apenas parte do Gaslub, destaca Baruzzi. Outras licitações já estão na rua, como as unidades de produção de diesel, querosene de aviação (QAV) e lubrificantes. A nova configuração do empreendimento prevê unidades de Hidrocraqueamento Catalítico (HCC), de Hidrotratamento (HDT), de Desparafinação por Isomerização por Hidrogênio (HIDW), unidades auxiliares, utilidades e off-sites (extramuros). Uma biorrefinaria, porém, ainda está sendo estudada. Os planos são de produzir 12 mil barris por dia de óleos lubrificantes grupo II; 75 mil barris por dia de diesel S10 e 20 mil barris por dia de querosene de aviação de baixo teor de enxofre.

“As obras da parte de refino começam no segundo semestre de 2025″, informou Baruzzi, explicando que a unidade de biorrefino ainda não chegou à sua diretoria porque está sendo avaliada pelas áreas de negócio, “que são as áreas que realmente produzem, desenvolvem os projetos iniciais, e quando já tem alguma coisa um pouco mais firme eles passam para a gente construir”, informou Baruzzi, que além do Gaslub é responsável pela retomada da expansão da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco.

Obras nas áreas de refino e lubrificantes

Com a operação da UPGN garantida no Polo Gaslub, a Petrobras prevê iniciar as obras da parte de refino e lubrificantes no primeiro semestre de 2025, segundo o gerente geral do Gaslub, Candido Queiroz. Previsto para ser concluído em 2029, quando entrar em produção, o empreendimento vai adicionar no mercado o equivalente a 80 mil caminhões com tanque de 150 litros de diesel S10, ou 12 mil metros cúbicos diários, e o suficiente para encher 380 mil botijões de gás de cozinha por dia, entre outros produtos.

“É um marco superimportante o início da UPGN, porque já está trazendo desenvolvimento para toda a região do Sudeste do Rio. Começa a gerar receita também para os municípios e está totalmente aderente ao que está estabelecido no nosso planejamento estratégico”, afirmou Queiroz, ressaltando a importância do empreendimento que ocupa 10% de todo o município de Itaboraí, no Rio de Janeiro, o equivalente a 5.455 campos do Maracanã.

A geração de energia elétrica do polo também vai beneficiar a região, representando oito vezes do consumo do município, e a produção de lubrificante do grupo II (OB G-II), um produto mais complexo e com baixo teor de enxofre, vai representar 80% da produção nacional, ou 1.846 metros cúbicos por dia (m³/d), informou Queiroz. Também está prevista a produção de 3.270 m³/d de querosene de aviação (QAV), o correspondente a 1.500 idas e voltas do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, ao Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, além de 3.260 m³/d de Nafta.

Queiroz informa que boa parte das obras das unidades de refino está adiantada, remanescentes do projeto original do Comperj, como é o caso da unidade de hidrocraqueamento catalítico (HCC) e para a produção de diesel, que estão 80% prontas. As duas plantas de hidrogênio cinza (a partir do gás natural), com capacidade para 3 milhões de m³/d cada, também estão sendo licitadas, assim como outras unidades auxiliares. Já a produção de lubrificantes vai partir do zero, “mas já está com a licitação na rua”, ressaltou Queiroz.

Ele destacou que a unidade de biorrefino, ainda em estudo, depende das plantas de hidrogênio, mas terá capacidade de processar 1 milhão de toneladas por ano de gordura animal ou óleo vegetal, e deverá produzir biodiesel no futuro, segundo o executivo. “Uma das coisas fundamentais para essa

planta do biorrefino, assim como para a de Hidrotratamento (HDT) e a de Hidrocraqueamento Catalitico (HCC) é que precisa de muito hidrogênio", explicou.

Para ajudar na sustentabilidade do projeto, Queiroz informa que a Petrobras fechou um contrato com a Reuso Itaboraí, uma subsidiária da Águas do Rio, que vai garantir, a partir de 2026, o reuso de 100% da água utilizada no polo para produzir vapor e resfriamento das plantas. A expectativa é de que, em pleno funcionamento, o consumo de água chegue a 1.900 metros cúbicos por hora. No momento, o Gaslub recebe água da Refinaria Duque de Caxias (Reduc), que também fornecerá a matéria-prima (gasóleo) para a produção do Gaslub, e receberá os produtos prontos de volta para comercializar.

"Vamos aproveitar a estrutura que eles (Reduc) têm, para não ter que criar aqui, o que poderia prejudicar também a movimentação na região. Pode até ser que no futuro tenha, porque a gente tem uma área de entorno bem grande aqui. Então, pode ser que no futuro alguma distribuidora queira vir se instalar aqui para facilitar a logística", avaliou Queiroz.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2024

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO SOBE COM RISCO DE FURACÃO NO GOLFO DO MÉXICO

O petróleo WTI para entrega em outubro fechou em alta de 1,51%, a US$ 68,71 por barril, e o Brent para novembro recuou 1,08%, a US$ 71,84 o barril
Por Igor Sodré, Valor — São Paulo

Plataforma da BP no Golfo do México — Foto: Divulgação

Os preços dos contratos futuros do petróleo encerraram a segunda-feira (9) em alta firme, em meio a notícias de formação de uma tempestade tropical no Golfo do México, que deve interromper algumas atividades portuárias e de produção da commodity à medida que se fortalece e se aproxima dos Estados Unidos.

Na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para entrega em outubro fechou em alta de 1,51%, a US$ 68,71 por barril. Já na Intercontinental Exchange (ICE), o barril do petróleo tipo Brent para novembro recuou 1,08%, a US$ 71,84.

O National Hurricane Center (Centro Nacional de Furacões) disse que a tempestade está, atualmente, na costa nordeste do México e deve se intensificar até a força de um furacão quando atingir a costa superior dos Estados do Texas e da Louisiana, na quarta-feira (11), nos EUA.

Além das notícias sobre a tempestade, os agentes também ficarão atentos, nesta semana, aos relatórios de estoque de petróleo do Departamento de Energia dos EUA e, também, do relatório mensal da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep).

Outro ponto de atenção serão os dados de inflação dos EUA, que podem dar pistas sobre os próximos rumos da política monetária do Federal Reserve (Fed), e serão divulgados nesta quarta e quinta-feira (12).
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2024

TRADENER INICIA VENDA DE GÁS NATURAL EM NOVO MOVIMENTO DE EXPANSÃO DO SETOR .

Companhia, que opera na comercialização e geração de energia e exploração de gás, vai oferecer o insumo para clientes industriais

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

GNLink e Tradener assinam acordo para projeto de GNL no Paraná — Foto: Divulgação

A Tradener iniciou a venda de gás natural para o setor industrial com produção própria de seu poço no município de Pitanga, no Paraná. A iniciativa da companhia, que opera na comercialização e geração de energia e exploração de gás, é mais um passo num mercado que vem ganhando corpo e se tornando uma opção de fonte de energia para a indústria.

O poço da Tradener iniciou operações em julho de 2022 e tem uma capacidade plena de produção de até 100 mil metros cúbicos por dia. Este primeiro contrato prevê a venda inicial de 40 mil metros cúbicos por dia já em 2024, com um aumento de volume em janeiro de 2026 atingindo 80 mil metros cúbicos diários.

A comercialização será feita em parceria com a GNLink, empresa do Rio de Janeiro que irá comprar o gás na cabeça do poço e ficará responsável por sua distribuição. A GNLink converte o gás natural em gás natural liquefeito (GNL), o que permitirá acessar grandes clientes localizados a distâncias superiores a 1.000 km por transporte rodoviário.

Contudo, o mercado prioritário será o Paraná. A comercialização utilizando o modal rodoviário ocorre também porque o gás é originário de uma região onde as redes de distribuição ainda não estão plenamente desenvolvidas. No jargão do setor, este modelo é conhecido como “gasoduto virtual”, em que o transporte é feito por caminhões.

Walfrido Avila, presidente da Tradener, explicou ao Valor que o poço, anteriormente com produção ociosa, abastecia apenas a térmica de Barra Bonita, gerando 10 MW de energia e consumindo 20 mil metros cúbicos de gás por dia. Agora, os 80 mil metros cúbicos excedentes estão sendo direcionados ao mercado.

“Há possibilidade de um grande consumidor comprar a molécula diretamente, como acontece no mercado livre de gás [segmento em que o consumidor pode escolher o seu fornecedor e estabelecer contratos por prazo ou preço sem estar vinculado a uma distribuidora local] dentro dessa produção de 80 mil metros cúbicos por dia. O que não significa uma imensa produção. O poço não é gigantesco”, disse o executivo.

Mercado em crescimento

O anúncio da Tradener ocorre no momento em que o mercado industrial busca mais oferta do energético. A Gerdau abriu o mercado livre de gás no Rio de Janeiro com um contrato com a Petrobras e a Naturgy, para suprimento à Cosigua, unidade de produção de aços longos no Rio.

Outro grande consumidor que entrou no segmento foi a também siderúrgica CSN, que fechou parceria com um pool de empresas — Petrobras, Shell e Galp — para suprir as necessidades energéticas da usina Presidente Vargas, em Volta Redonda (RJ).

Outras regiões do Brasil já vivem suas primeiras experiências com o mercado de gás. Em Sergipe, a Eneva busca novos contratos de gás para aproveitar capacidade ociosa de seu terminal de regaseificação e fornecer gás natural liquefeito (GNL) importado. Ainda neste ano, o terminal de GNL do Porto de Suape, em Pernambuco, da Oncorp, também será conectado à malha da TAG.

Recentemente, a New Fortress Energy (NFE) inaugurou um terminal de GNL em Santa Catarina, com aportes de R$ 500 milhões. Este é o primeiro da região Sul e já tem contrato firmado com a TBG (Transportadora Gasoduto Brasil-Bolívia) para fornecimento de gás por meio da sua conexão com o Gasoduto Brasil-Bolívia (Gasbol).

O gasoduto da Subida da Serra, da Comgás e que interliga a Baixada Santista ao restante do Estado de São Paulo, também deve aumentar a oferta de gás ao mercado, mas o empreendimento está no centro de um impasse federativo, entre Arsesp e ANP, sobre a definição se a infraestrutura é de distribuição ou de transporte.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2024

MERCADO DE INFRAESTRUTURA VÊ NOVA ONDA DE GRUPOS FINANCEIROS EM CONCESSÕES

Opportunity, Prisma e BTG podem disputar leilões de rodovias; Pátria mira saneamento
Por Taís Hirata — De São Paulo

Carolina Rocha, da Perfin, que investe em rodovias, energia e saneamento — Foto: Rogerio Vieira/Valor

O mercado de concessões de infraestrutura deverá receber uma nova leva de investidores financeiros. O segmento de rodovias é um dos que mais têm atraído gestoras. Na semana passada, no leilão da BR-381, o Opportunity participou da disputa e, embora não tenha conquistado a concessão, fontes afirmam que deverá seguir buscando contratos. A Prisma Capital e o BTG também se preparam para disputar licitações da área, segundo fontes.

Outros setores também têm gerado interesse de fundos de investimento. No segmento de logística e portos, a I Squared negocia a compra da Wilson Sons, a XP Asset comprou neste ano uma participação da Multiterminais, no Porto do Rio de Janeiro, e outras gestoras têm buscado ativos do segmento, como a Perfin. Em saneamento, há também interesse de novos grupos financeiros, como o Pátria, que recentemente disputou a concessão de água e esgoto em Sergipe e, embora não tenha saído vencedora do leilão, deverá seguir estudando grandes leilões do setor, segundo fontes.

No caso do setor de rodovias, há um interesse grande principalmente pela ampla oferta de novas concessões, com um desenho que tem sido considerado atrativo, e uma competição relativamente baixa, dado que os operadores tradicionais estão com pouco fôlego financeiro após conquistarem diversos contratos nos últimos anos.

Após a presença do Opportunity no último leilão do setor, e expectativa é que a Prisma Capital, que já atua nos segmentos de energia elétrica e oleo e gás, apareça nas próximas licitações do governo federal. A gestora deverá entrar no setor em consórcio com outros grupos, com perfil de construção e operação, diz uma fonte. Procurado, o grupo preferiu não comentar o assunto. Opportunity, BTG e Pátria também não se manifestaram.

A presença de fundos nas concessões de infraestrutura não é novidade, principalmente no segmento de energia. A percepção é que principalmente após a Operação Lava Jato abriu-se espaço para a entrada das gestoras, com a derrocada das empreiteiras que dominavam o setor e a crise fiscal que limitou a capacidade de obras públicas, impulsionando as concessões.

Recentemente esse movimento tem ganhado ainda mais força, avaliam participantes do mercado. Um fator decisivo é a melhora substancial da qualidade dos projetos, que cada vez mais trazem mecanismos de compartilhamento de riscos, de negociação fora do Judiciário e regras mais claras, afirma o representante de um grupo que pediu anonimato.

“Após 2015 houve um certo vácuo deixado pelas construtoras. O setor começou a ter oportunidades de investimento sem muitos atores, então foi uma combinação perfeita. Negócios bons, em um ambiente positivo, e a competição de alguma maneira limitada”, afirma Carolina Rocha, diretora de operações da Perfin.

A gestora tem sido bastante presente no setor. Em rodovias, em parceria com a Equipav, formou a EPR, que desde 2022 já conquistou duas concessões federais e contratos em Minas Gerais. Em saneamento, o grupo tem uma parceria com a Aegea para operações no Sul do país e recentemente disputou o leilão de Sergipe com a BRK Ambiental. Agora o grupo está concluindo a captação de um novo fundo de infraestrutura, que já chegou a cerca de R$ 1,5 bilhão, e que poderá chegar até R$ 2 bilhões.

Um dos próximos focos da Perfin é o segmento de logística. “Começamos olhando pela tese do agronegócio, mas tem outras interessantes, ativos de contêineres ou não necessariamente de comercialização de algum produto, por exemplo com dragagem. Há uma relação de possibilidades.”

A XP Asset, que já tem a concessão dos aeroportos de Jacarepaguá (RJ) e Campo de Marte (SP), recentemente também entrou no segmento portuário por meio da Multiterminais, no Rio.

“Após 2015 houve um vácuo deixado pelas construtoras e o setor começou a ter oportunidade”
— Carolina Rocha

Até outubro, a gestora está em captação de um novo fundo voltado a infraestrutura, que poderá chegar a R$ 500 milhões. Túlio Machado, que lidera a área de infraestrutura do grupo, afirma que não há um foco em segmentos específicos. “Porém, estamos sempre olhando os setores elétrico, de portos e aeroportos, em que já atuamos. E para novos setores, o que tem mais interesse hoje é saneamento e rodovia.”

Para gestoras com um foco em ativos estressados, como a IG4 Capital, os últimos anos ofereceram muita oportunidade em infraestrutura, mas hoje a percepção é que esses negócios são mais raros, avalia Paulo Mattos, cofundador do grupo. “Desde 2017 pegamos um ciclo de infraestrutura com muita necessidade de reestruturação, de ajuste de capital”, diz ele. Nesse período, a gestora investiu na Iguá (ex-CAB Ambiental), da qual já saiu; na peruana Aenza (ex-Graña y Montero), de construção e concessões; e na operadora portuária CLI (Corredor Logística e Infraestrutura).

Agora, o terceiro fundo da gestora deverá ter menos foco em infraestrutura, que não vive mais uma situação de tanto estresse. Mas ainda há uma perspectiva de se investir em concessões do setor por meio da Unna, nova plataforma formada a partir da Aenza. “A Unna já tem operação no Peru, na Colômbia, no Chile e pode entrar no Brasil. Não vamos investir [em concessões] a partir do fundo de private equity, mas a partir das plataformas”, diz Mattos. Fontes do setor disseram que nos últimos meses a gestora tem começado a estudar os projetos rodoviários no país.

Apesar da disponibilidade de capital, que em geral é o trunfo dos grupos financeiros, analistas e gestores apontam que a execução dos contratos é um desafio para esse perfil de operador.

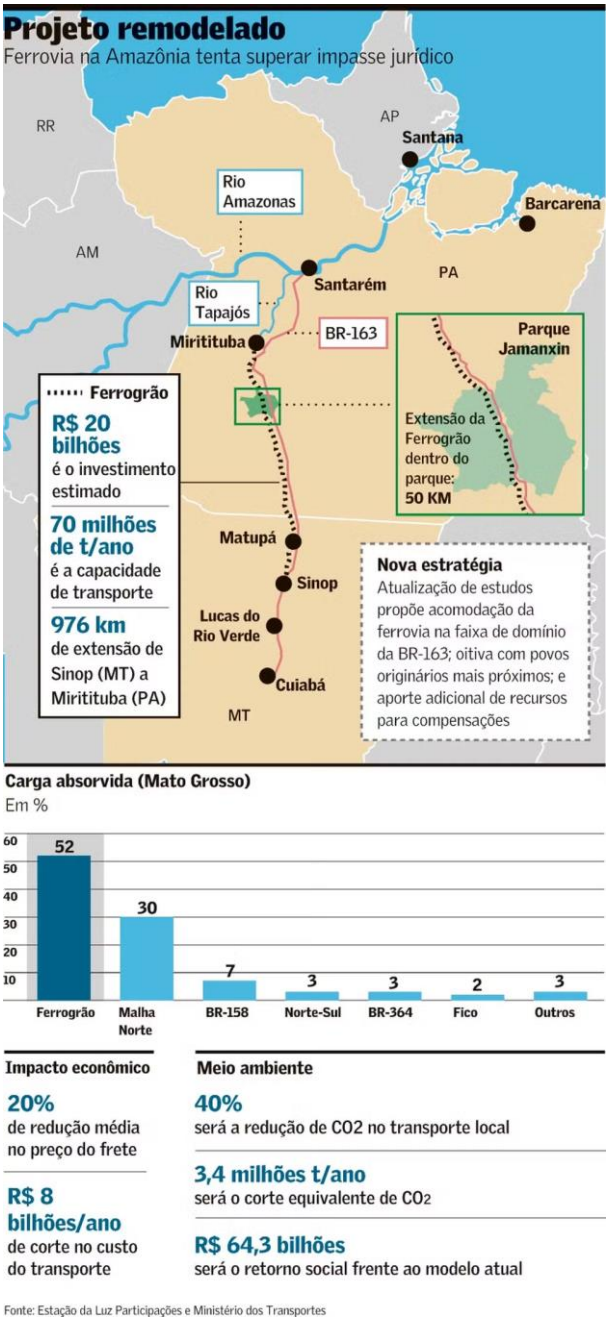
Para Marcos Ganut, sócio-diretor da A&M Infra, o maior risco é a execução de obras. Uma fonte próxima a uma gestora interessada no setor aponta que o cenário de escassez de empreiteiras e de mão de obra qualificada é um grande desafio. Machado, da XP, também compartilha da preocupação e afirma que a gestora busca mitigar a questão por meio de parcerias firmadas com antecedência. “Tentamos ir ao leilão com um contrato de engenharia amarrado, bem desenhado.”

Por conta desse risco, Ganut afirma que já existem no mercado dúvidas sobre o sucesso de algumas concessões assumidas por investidores financeiros, além da expectativa de que problemas na execução dos contratos possam abrir oportunidades de venda de ativos. “Existem muitas gestoras e fundos com boa estrutura para tocar projetos, mas há outras que estão bancando um risco talvez

sem necessariamente conhecer na plenitude o desafio. Acredito que vamos ver um mercado secundário de parte desse grupos que vão ter que revisar planos e eventualmente vender ativos."
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2024

UNIÃO AJUSTA TRAÇADO DA FERROGRÃO PARA TENTAR NEUTRALIZAR AÇÃO CONTRA O PROJETO

Atualização dos estudos do megaprojeto ferroviário foi protocolado pelo governo em ação do Psol em tramitação no Supremo Tribunal Federal
Por Rafael Bitencourt e Rafael Walendorff — De Brasília



O governo protocolou no Supremo Tribunal Federal (STF) a atualização dos estudos da Ferrogrão, megaprojeto ferroviário que liga um dos maiores centros de produção de grãos do mundo, em Sinop (MT), aos portos do Arco Norte, em Miritituba (PA).

O empreendimento contou com ajuste de traçado, uma nova cartada do Ministério dos Transportes para neutralizar a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) movida pelo Psol para barrar o projeto.

A ação contesta a mudança no perímetro do Parque Nacional Jamanxim por meio de medida provisória (MP), ainda na gestão do ex-presidente Michel Temer.

Agora, o governo propõe que os trilhos da ferrovia, em 50 quilômetros dentro do parque, operem mais próximos da BR-163, na chamada "faixa de domínio", sem mexer na demarcação.

O argumento de uso da faixa de domínio da BR-163 será defendido, em breve, pelo ministério em audiência com o relator do caso, ministro Alexandre Moraes. A expectativa é que, de um lado, o ajuste no traçado faça a ADI perder o objeto e, de outro, aumento de recurso para compensação socioambiental atenda às reivindicações de entidades envolvidas no debate sobre os impactos do projeto.

Ao Valor, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale, disse que o leilão pode sair em 2025, se o STF tiver a mesma compreensão. "Acreditamos que as dúvidas serão dirimidas e vamos ter a autorização para prosseguir com os trâmites. Tendo a autorização do TCU [Tribunal de Contas da União], a gente abre o edital e faz leilão, no prazo de um ano."

O governo ressalta que os recursos para medidas socioambientais correspondem a 6% do investimento no projeto, acima da média de 1,5% das obras de infraestrutura.

Dentro das vantagens econômicas, é reforçada a capacidade da ferrovia reduzir 20%, em média, o custo do frete da produção no Mato Grosso, frente ao uso de caminhões pela BR-163 ou ferrovias existentes.

Na questão ambiental, o estudo indica que a Ferrogrão pode cortar 40% das emissões de gases de efeito estufa (GEE), menos 3,4 milhões de toneladas/ano de CO2.

Ambientalistas, de modo geral, reconhecem que o transporte sobre trilhos produz menos danos ambientais para além da redução das emissões, pois estradas aceleraram o desmatamento e a atividade ilegal com o efeito de "espinha de peixe" na floresta.

No caso da Ferrogrão, os estudos mostram que 60% do seu trajeto passa por área desmatada. A vegetação nativa afetada contará com reparação com plantio das espécies em área equivalente.

"Acreditamos que as dúvidas serão dirimidas e vamos ter a autorização para prosseguir"
— Rafael Vitale

O estudo reforça que o projeto não precisa pedir passagem em terra indígena (TI), comunidades quilombolas ou de ribeirinhos. Ainda assim, as terras indígenas Praia do Mangue e Praia do Índio devem passar por oitivas e receber compensação por estarem a menos de dez quilômetros da chegada da ferrovia ao Rio Tapajós (PA).

"Não foram só atualizados números. Temos agora uma agenda de sustentabilidade que não estava na modelagem anterior, um EVTEA [Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental] bem diferente", disse George Santoro, secretário executivo do Ministério dos Transportes.

O subsecretário de sustentabilidade do órgão, Cloves Benevides, afirmou que, agora, o projeto garante quase R$ 800 milhões em investimento voltado para compensação socioambiental e mais o repasse anual de R$ 15 milhões nos 67 anos do contrato, para apoiar a política ambiental implantada a partir do projeto.

Santoro disse que os ajustes foram feitos com base nas discussões com representantes das comunidades indígenas e ambientalistas que atuam na região, dentro do grupo de trabalho (GT) criado na retomada do caso pelo Supremo.

Em julho, porém, as entidades abandonaram o GT alegando "esvaziamento" do debate, que não contou com nenhum representante da Casa Civil presente nas reuniões, por exemplo, e que o governo não era transparente sobre a atualização dos estudos.

"Não é porque tem R$ 800 milhões em compensações que agora está bom. O que importa não é o valor, mas ações que serão tomadas para mitigar os impactos. Parte disso vai ser definido no licenciamento", afirmou, ao Valor, Mariel Nakane, assessora técnica e economista do Instituto Socioambiental (ISA). As entidades, disse, viveram num "limbo de informação" que não permitiu ter um diálogo efetivo.

Sobre a acomodação da ferrovia ao largo da BR-163, Nakane argumenta que é preciso submeter a proposta a uma análise "criteriosa", pois a lei contestada no STF trata de mudança no perímetro do Jamanxim associada às faixas de domínio da rodovia e da ferrovia.

Além disso, ela ressaltou que, de praxe, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) "vê problema" no uso desse espaço por outro empreendimento e, na Ferrogrão, a "tese" do governo deve passar antes pela avaliação do Ibama e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2024

GOVERNO QUER AMPLIAR CAPACIDADE DA BR-163

A solução passa pela duplicação do trecho no Mato Grosso e pela construção de terceiras faixas na passagem pelo Pará
Por Rafael Bitencourt e Rafael Walendorff — De Brasília

Com atraso no cronograma da Ferrogrão e aumento acelerado da produção agrícola no Mato Grosso, o governo decidiu ampliar a capacidade da BR-163, de Sinop (MT) a Miritituba (PA). Mesmo criticada por parte do setor, a solução passa pela duplicação do trecho no Mato Grosso e pela construção de terceiras faixas na passagem pelo Pará ao dar prazo adicional à concessão da Via Brasil.

O contrato tem duração de apenas dez anos, em vez dos trinta anos habituais. O modelo foi adotado na gestão de Jair Bolsonaro, com o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, à frente do Ministério da Infraestrutura.

O contrato mais curto foi escolhido para garantir investimentos na rodovia até a entrada em operação da Ferrogrão, que vai absorver a carga dos caminhões.

“Houve um descasamento desse planejamento. Mais do que isso, a produção de grãos tem surpreendido também, acelerado muito. As previsões que eram feitas há cinco anos atrás não são mais as de hoje”, disse Rafael Vitale, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao Valor.

O prazo adicional para Via Brasil foi incluído nas “otimizações” de contrato do governo. A expectativa é que o aditivo contratual passe pelo Tribunal de Contas da União (TCU) com análise da câmara de solução de conflitos.

Críticos dessa estratégia entendem que, na prática, a Via Brasil receberá um “prêmio” de receita, apesar de descumprir obrigações de investimento - por exemplo, na faixa de acostamento da BR-163. E mesmo sem cumprir o contrato, a concessionária segue com a cobrança dos usuários. Grande parte dos caminhões, com composição de reboque, paga mais de R$ 700 somente na praça de pedágio Trairão (PA).

Procurada, a Via Brasil afirmou que, “em momento oportuno, após aprovação de todas as instâncias, os desdobramentos serão amplamente divulgados”.

Ao Valor, o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, defendeu que o investimento no aumento de capacidade da BR-163 é urgente para evitar um “colapso” no sistema logístico da região. Segundo ele, essa iniciativa “não atrapalha em nada” os planos de viabilizar a Ferrogrão como principal aposta para escoar cargas pelos portos do Arco Norte, com redução drástica do custo do frete e das emissões de CO2.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) alerta que o setor responde por menos de 20% do que é transportado nas ferrovias do país. “Precisamos dessa alternativa de grande capacidade para conseguirmos reduzir o custo de transporte”, disse a assessora técnica Elisângela Lopes.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2024

AGU RECORRE DE DECISÃO DE TOFFOLI DE ENCERRAR INVESTIGAÇÕES CONTRA CAMPOS NETTO SOBRE OFFSHORES
Por Flávia Maia, Valor — Brasília

A Advocacia-Geral da União (AGU) recorreu da decisão do ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal (STF), do dia 3, que encerrou três procedimentos administrativos abertos contra o

presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, pela Comissão de Ética Pública da Presidência. A AGU pede que a decisão seja reformada e colocada para apreciação do plenário.

Os procedimentos administrativos investigam a denúncia de que Campos Neto mantém offshore no exterior. A informação de que Campos Neto teria ligação com offshore veio a público por meio do "Pandora Papers", arquivos vazados com dados sobre possíveis contas em paraísos fiscais e publicados pelo Consórcio Internacional de Jornalistas Investigativos (ICIJ).

Ministro Dias Toffoli — Foto: Andressa Anholete/STF

A apuração na Comissão de Ética da Presidência da República contra Campos Neto começou em 2019, ainda na administração do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Em 2021, a Procuradoria-Geral da República (PGR), sob a gestão de Augusto Aras, arquivou a apuração preliminar contra Campos Neto. Porém, em 2023, já na presidência de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), as apurações foram retomadas. Campos Neto acionou a Justiça para impedir a continuidade das apurações alegando que violava a autonomia do Banco Central.

Toffoli atendeu a um pedido da defesa de Campos Neto que alegou que a PGR já arquivou pedidos de investigação e, portanto, não cabe uma nova apuração. "Há uma evidente violação ao princípio do bis in idem, em violação à própria atuação da PGR, que, no exercício de sua atribuição funcional, concluiu pela atipicidade dos fatos investigados, o que demonstra a ausência de justa causa", diz a petição. A defesa também argumentou que os processos administrativos ferem a autonomia do Banco Central.

Para a AGU, a investigação da Comissão de Ética Pública da Presidência tem natureza diferente da investigação aberta em outras instâncias, como a criminal. Portanto, deve continuar. Argumenta também que a manifestação da PGR, "em momento algum, atestou a inexistência do fato ou negativa de autoria".

A defesa de Campos Neto foi procurada mas não se manifestou até a publicação da matéria.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CABOTAGEM PODERÁ AFRETAR NA MODALIDADE 'POR ESPAÇO' DURANTE SECA NO AM

Por Danilo Oliveira Navegação 09/09/2024 - 20:34

Arquivo/Divulgação

Decisão em caráter provisório abrange afretamento de balsas, barcaças e empurradores de bandeira brasileira, para transporte de cargas na navegação interior

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) permitiu às empresas brasileiras de navegação (EBN) outorgadas na cabotagem o afretamento na modalidade 'por espaço', de balsas, barcaças e empurradores de bandeira brasileira, para o transporte de cargas na

navegação interior. A decisão, em caráter ad referendum, abrange o percurso em vias interiores na bacia do Rio Amazonas, em situações de força maior que inviabilizem o tráfego de embarcações típicas empregadas na cabotagem. O prazo é de 90 dias, a contar da publicação desta decisão, publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira (9).

O processo teve origem em consulta apresentada pela Log-in Logística Intermodal acompanhada de pedido para autorização de afretamento de balsas e barcaças (e empurradores), na modalidade 'por espaço', para operarem em trechos de navegação interior afetados pela seca do Rio Amazonas, durante o período de restrição operacional, por baixa profundidade, que impede o tráfego de embarcações maiores nas imediações do porto organizado de Manaus (AM).

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que os autos sejam encaminhados para a Superintendência de Outorgas (SOG), a Superintendência de Regulação (SRG) e para a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC). A Log-In também deverá ser notificada da decisão, que será apreciada em caráter definitivo pelo colegiado da agência reguladora nas próximas reuniões ordinárias.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

MOVIMENTAÇÃO NOS PORTOS DO PR ULTRAPASSA 6,8 MILHÕES DE TONELADAS EM AGOSTO

Da Redação Portos e logística 09/09/2024 - 18:51

Divulgação

Os portos do Paraná registraram, em agosto, uma movimentação de 6.869.966 toneladas, marcando um aumento de 4% em relação ao recorde anterior, de junho de 2024, quando o volume foi de 6.582.670 toneladas.

As importações foram destaque, com crescimento de 41% em comparação ao mesmo mês de 2023, passando de 1.741.094 toneladas para 2.446.892 toneladas. A importação de fertilizantes representou o principal aumento, atingindo 1.183.490 toneladas, 59% a mais do que no ano anterior (745.201 toneladas). O setor de contêineres também teve alta de 22%, movimentando 62.218 TEUs, contra 51.017 TEUs em 2023.

As exportações somaram 4.423.074 toneladas, um crescimento de 3% em relação a agosto de 2023. A soja em grão foi o principal produto exportado, com 1.863.825 toneladas, 10% acima do volume registrado no mesmo período do ano anterior.

Mesmo com cinco dias de chuva e oito de neblina impactando a movimentação de granéis sólidos, as operações logísticas não foram prejudicadas. A descarga ferroviária também teve grande produtividade e, com a conclusão das obras do Moegão, prevista para o segundo semestre de 2025, espera-se uma ampliação da capacidade de recepção de trens, de 550 para 900 por dia, e maior movimentação de cargas.

O projeto Moegão, em andamento, tem investimento de R$ 592 milhões e visa melhorar o fluxo de cargas ferroviárias nos portos paranaenses.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

MAERSK APRESENTA PRIMEIRO NAVIO MOVIDO A METANOL A TRAFEGAR PELAS AMÉRICAS

Da Redação Navegação 09/09/2024 - 18:45

Divulgação

A Maersk recebeu o porta-contêineres Alette Maersk no Porto de Los Angeles, Califórnia. Com 350 metros de comprimento e capacidade para 16.000 TEUs, o Alette é o primeiro navio movido a metanol a operar nas Américas, cruzando o Oceano Pacífico com esse combustível alternativo. A embarcação faz parte dos esforços da companhia em alcançar sua meta de neutralidade de carbono até 2040.

Durante o evento, a Maersk destacou os desafios enfrentados pelo setor marítimo na descarbonização e reforçou a necessidade de mudanças em toda a indústria para atingir a meta de transportar 25% de sua carga com combustíveis de baixa emissão até 2030. O CEO da Maersk, Vicent Clerc, chamou a atenção para a importância de uma regulamentação global que torne os combustíveis verdes mais acessíveis, incentivando o transporte sustentável.

O transporte marítimo global é responsável por cerca de 3% das emissões de gases de efeito estufa, e o metanol de baixa emissão é uma alternativa considerada viável para reduzir o impacto ambiental. No entanto, o custo elevado e a produção limitada de metanol continuam sendo desafios significativos.

A Maersk tem atualmente 20 outras embarcações com capacidade para operar com metanol encomendadas, reforçando a transição da empresa para combustíveis de baixa emissão.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

ARTIGO - CORREDOR BIOCEÂNICO: UM NOVO HORIZONTE PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Por Henrik Simon e Thiago Lopes Opinião 09/09/2024 - 17:50

Arquivo/Divulgação

Em meio aos congestionamentos observados nos portos brasileiros, o Corredor Bioceânico surge como uma alternativa estratégica para o comércio exterior brasileiro, conectando os oceanos Atlântico e Pacífico através de uma rota que atravessa Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Com a construção em andamento da Ponte Bioceânica, que ligará Carmelo Peralta, no Paraguai, a Porto Murtinho, no Brasil, o projeto poderá avançar e proporcionar uma nova via de escoamento para exportações brasileiras.

Embora o Corredor Bioceânico não seja uma solução universal para todos os tipos de carga, regiões do país ou para todas as rotas de exportação do Brasil, poderia ajudar a aliviar os congestionamentos nos acessos terrestres e marítimos aos portos de Santos e Paranaguá, frequentemente sobrecarregados, dado que esse projeto será particularmente relevante para o agronegócio do centro oeste, pois, em tese, representaria uma rota mais curta e econômica para os mercados asiáticos, como China e Japão.

Progresso nas obras de acesso à ponte e atualizações da Rota Bioceânica
Do lado brasileiro, a montagem das 96 vigas para a ponte já foi concluída, e o trabalho continua em outras partes. No Paraguai, o trecho da rodovia entre Carmelo Peralta e Loma Plata, com 270 km, já está finalizado. O segundo trecho, de aproximadamente 100 km, que conecta Loma Plata a Mariscal Estigarriba, ainda está em fase de planejamento. Já o terceiro trecho, de Mariscal Estigarriba até Pozo Hondo, na fronteira com a Argentina, com 220 km, está em construção. No total, serão 600 km de rodovias em território paraguaio. A Rota Bioceânica também avança com a pavimentação de

rodovias na Argentina, com previsão de término em aproximadamente 2,5 anos, até meados de 2026.

Os Benefícios Prometidos

Entre os principais benefícios apontados para os exportadores brasileiros está a diversificação das opções de embarque, que podem ajudar a regular preços, já que a redução no tempo na distância não seria é tão importante. Por exemplo, uma carga que sai de Campo Grande com destino ao mercado asiático percorre atualmente cerca de 1.100km por rodovia (ou trêm) até Santos e outros 20.000km (11.000 milhas náuticas) até Xangai, enquanto que pela pela Rota Bioceânica, essa mesma carga percorreria cerca de 2.300km por rodovia até Antofagasta e outros 18.000km (10.000 milhas náuticas) até Xangai.

Já o Paraguai, que não tem saída direta para o mar, seria um dos maiores beneficiados, com acesso facilitado tanto ao Atlântico quanto ao Pacífico. O Chile, embora já banhado pelo Pacífico, também veria melhorias no acesso ao Atlântico, potencializando suas exportações. A Argentina, assim como o Brasil, também poderia otimizar a logística de seus produtos agrícolas e industriais com uma essa saída para o Pacífico.

O projeto, que já conta com recursos do novo PAC e investimentos significativos do governo brasileiro, visa não apenas melhorar a infraestrutura logística da região, mas também impulsionar o desenvolvimento econômico e a integração regional na América do Sul. Com a conclusão das obras, os grãos brasileiros passarão a contar com uma nova alternativa para competir no comércio internacional.

Os Desafios e as Incertezas

No entanto, como todo projeto de grande escala, a Rota Bioceânica enfrenta desafios que vão além das questões técnicas e logísticas. A confiança nos governos envolvidos é um fator crítico. O projeto depende de investimentos pesados e de um cronograma de obras que precisa ser rigorosamente seguido. O Brasil, por exemplo, está investindo R$ 240 milhões apenas nas primeiras etapas das obras. O Paraguai, que inicialmente estava atrasado, conseguiu avançar rapidamente nas suas responsabilidades, concluindo 275 km de pavimentação antes do prazo.

Outro ponto de interrogação é o compromisso dos governos futuros. Projetos de infraestrutura frequentemente sofrem cortes de orçamento quando há mudanças políticas. Embora o consórcio responsável pelas obras esteja avançando, com previsão de conclusão da ponte bioceânica entre Brasil e Paraguai para dezembro de 2025, há sempre o risco de atrasos.

Além disso, há a questão de como o projeto será mantido e administrado após sua conclusão. Os governos estão preparados para lidar com a manutenção e operação de uma infraestrutura dessa

magnitude? Haverá acordos internacionais sólidos que garantam a continuidade do projeto mesmo diante de crises políticas e econômicas?

Por fim, o impacto ambiental e social não pode ser ignorado. Com grandes obras atravessando regiões sensíveis, como áreas indígenas na Argentina, é crucial que os governos estejam preparados para gerenciar esses aspectos de forma justa e eficiente. Os conflitos locais, como o impasse com os indígenas na Argentina, levantam questões sobre a viabilidade do cronograma e se todos os atores envolvidos estão realmente alinhados para o sucesso do projeto.

Qual é o cenário para os exportadores de outros estados do Brasil?

Ao mesmo tempo, é importante reconhecer que o Corredor Bioceânico não afetará igualmente todas as rotas ou regiões exportadoras. Seu impacto será mais sentido nas exportações do Brasil para a Ásia, mas cargas com origens mais próximas aos portos do Sudeste brasileiro podem não se beneficiar diretamente dessa nova infraestrutura. Por exemplo, não é viável que cargas de São Paulo ou Santos atravessem o continente (mais de 3.000km) para embarcar no Chile.

Comparação com a Ferrovia Chinesa

Uma analogia interessante pode ser feita com o projeto da ferrovia chinesa que conectará Rio Branco ao Porto de Chancay, no Peru. Esse projeto, que estava previsto para começar em 2015, vem enfrentando muitos atrasos devido a instabilidades políticas no Brasil e, sobretudo, devido à necessidade de superar grandes desafios de engenharia ou, ainda, relacionados à questões ambientais. Ou seja, apesar dos muitos desafios a serem superados, é fato que o projeto rodoviário da Rota Bioceânica, aproveitando traçados pré-existentes (e já licenciados), está muito mais avançado do que esse projeto greenfield de ligação ferroviária que pretende cruzar não apenas a cordilheira das Andes como também trechos da floresta amazônica no Peru e no Brasil.

Em suma, a Rota Bioceânica tem o potencial de transformar a logística na América do Sul e fortalecer a economia dos países envolvidos. Se todos os desafios forem superados, o corredor poderá realmente cumprir seu papel de promover uma maior integração das economias sul-americanas e ampliar a competitividade da região no comércio global.

henrik-simon-thiago-lopes-solve-shipping-edit-artigo.jpgHenrik Simon é sócio da Solve Shipping Inteligence

Thiago Lopes é Head of Business Development na Solve Shipping

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

QATARENERGY EXPANDE FROTA DE GNL COM ENCOMENDA DE 6 NOVOS NAVIOS

Da Redação Indústria naval 09/09/2024 - 18:58

Divulgação

A QatarEnergy assinou um novo acordo com a China State Shipbuilding Corporation (CSSC) para a construção de mais seis navios QC-Max de última geração, elevando o total de embarcações encomendadas em seu programa de expansão de frota para 128, incluindo 24 mega navios QC-Max. Os novos navios, com capacidade de 271.000 metros cúbicos cada, são os maiores transportadores de GNL já construídos e serão entregues entre 2028 e 2031.

A cerimônia de assinatura ocorreu em Xangai, com a presença de executivos da QatarEnergy, QatarEnergy LNG e CSSC, além de autoridades chinesas. Com essa expansão, a empresa visa

atender à crescente demanda global por GNL, ao mesmo tempo em que reforça seu compromisso com a sustentabilidade e a transição energética.

Esses navios, construídos no Estaleiro Hudong-Zhonghua, prometem eficiência de combustível aprimorada e emissões reduzidas, alinhando-se aos mais altos padrões de segurança e ambientais. O valor total dos 24 navios QC-Max encomendados é estimado em cerca de USD 8 bilhões.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

TECON RIO GRANDE REGISTRA AUMENTO DE 83% NA MOVIMENTAÇÃO DE PELLETS DE MADEIRA

Da Redação Portos e logística 09/09/2024 - 18:56

Divulgação

O Tecon Rio Grande, terminal da Wilson Sons, apresentou um crescimento de 83% na movimentação de pellets de madeira nos primeiros oito meses de 2024, comparado ao mesmo período de 2023. Foram movimentados 2.748 TEUs, um aumento de 1.250 TEUs em relação ao ano anterior, totalizando 38.529 toneladas.

Esse crescimento foi impulsionado pelas exportações da empresa Todesmade, do grupo Todeschini, cujo principal destino é a Itália. Os pellets de madeira, provenientes de reflorestamento, são uma fonte de energia renovável, e sua comercialização está em alta, sendo uma alternativa aos combustíveis fósseis.

Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande, destaca a crescente demanda por fontes de energia renováveis, enquanto Andréa Dolfini, gerente de exportação da Todesmade, aponta o desenvolvimento de novos mercados como essencial para o futuro da exportação de pellets.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

PORTOSRIO IMPLEMENTA SISTEMA DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA PARA AGILIZAR OPERAÇÕES

Da Redação Portos e logística 09/09/2024 - 19:27

Arquivo/Divulgação

A PortosRio iniciou, na última semana, a operação do Sistema de Logística Portuária (SILOG) em seus quatro portos. O sistema, desenvolvido em plataforma web, tem como objetivo otimizar processos e aumentar a integração com a comunidade portuária.

Com o SILOG, a PortosRio busca modernizar suas operações, reduzindo tempo e custos nas liberações de navios e mercadorias, além de melhorar a eficiência nas operações portuárias. A solução também garante conformidade com órgãos reguladores e integra plataformas como Porto Sem Papel e SDP-Antaq.

A implementação do SILOG busca aumentar a competitividade dos portos, tornando-os mais atrativos para o mercado e incrementando o volume de cargas movimentadas.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

PORTO DE SANTOS FINALIZA DRAGAGEM DE BERÇOS DE ATRACAÇÃO

Da Redação Portos e logística 09/09/2024 - 18:54

A Autoridade Portuária de Santos (APS) concluiu, em agosto, a dragagem de aprofundamento dos berços de atracação entre os armazéns 12A e 20/21 no Porto de Santos. O projeto removeu aproximadamente 100 mil metros cúbicos de sedimentos e 500 metros cúbicos de resíduo de jet-grouting, restabelecendo a profundidade de 14,60 metros e viabilizando a atracação de embarcações de maior porte.

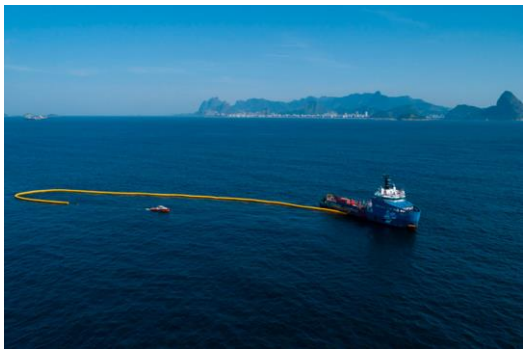
Após a finalização, a APS realizará um novo levantamento hidrográfico e inspeção subaquática nas áreas dragadas. Os resultados serão enviados à Capitania dos Portos de São Paulo para a homologação do novo calado operacional.

A obra foi executada pela empresa Náutica Marítima Serviços Ltda., contratada em 2023, e iniciada em março de 2024, com um investimento superior a R$ 13 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2024

PETROBRAS LANÇA EDITAL PARA AFRETAMENTO DE ATÉ 10 OSRVS

Por Danilo Oliveira Offshore 07/09/2024 - 00:46



Arquivo/Divulgação

Edital prevê contratação de embarcações de bandeira brasileira por períodos de 8, 10 ou 12 anos. Abertura das propostas deve ocorrer em 20 dias

A Petrobras lançou edital para o afretamento de até 10 OSRVs (combate ao derramamento de óleo) de bandeira brasileira. A licitação, de abrangência nacional, será pelo modo de disputa fechado, com critério de menor preço por item. Os licitantes, empresa ou grupo econômico, poderão ofertar propostas para até seis embarcações. Os contratos terão prazo de execução de 8, 10 ou 12 anos. A abertura das propostas está prevista para o próximo dia 27 de setembro.

O prazo de mobilização previsto varia de 1.460 a 2.180 dias, dependendo do quantitativo de embarcações ofertadas. De acordo com o edital, esse prazo é de quatro anos (1.460 dias) para a entrega de até duas embarcações. Pelas regras, caso a licitante apresente proposta para mais unidades, esse prazo é aumentado em mais 180 dias para cada embarcação a partir da terceira embarcação, desde que sejam construídas no mesmo estaleiro.

A Petrobras escolherá o conjunto de propostas que representem o menor desembolso para o número de embarcações que se deseja contratar, comparando-se os menores valores obtidos nas respectivas propostas, conforme critérios de menor taxa diária — considerando os custos com combustível; maior quantidade de embarcações ofertadas; e maior prazo contratual.

A companhia esclareceu no edital que será permitido que uma mesma licitante seja contratada com propostas apresentadas em mais de um lote, desde que a quantidade total de embarcações a serem contratadas em todos os lotes esteja limitada ao quantitativo máximo permitido de seis embarcações por empresa.

A Petrobras projeta investimentos da ordem de US$ 2,5 bilhões na contratação de até 38 barcos de apoio offshore. Além de 12 PSVs, os planos da companhia preveem a contratação de 10 OSRVs (combate a derramamento de óleo) e 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs) até 2030.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/09/2024

GOVERNO FEDERAL ESTIMA R$ 12 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e logística 07/09/2024 - 21:30

Na última quinta-feira (5), os ministros da Casa Civil, Rui Costa, e de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, estiveram na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), onde discutiram projetos de expansão e infraestrutura do Porto de Santos. O governo federal anunciou um plano de investimentos superior a R$ 12 bilhões, focado em projetos estratégicos como o aprofundamento do canal, melhorias nas perimetrais e o túnel Santos-Guarujá.

Durante a reunião com o presidente da APS, Anderson Pomini, também foi abordado o compromisso de manter e ampliar postos de trabalho no setor portuário, além de valorizar o cais público e o atendimento a cargas especiais. O Porto de Santos registrou um crescimento de 13,5% na movimentação de cargas nos primeiros quatro meses de 2024, com 57 milhões de toneladas.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/09/2024

PORTO DO PECÉM REGISTRA AUMENTO DE 17,9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE

Da Redação Portos e logística 07/09/2024 - 21:20

Divulgação

O Porto do Pecém (CE) movimentou 10.605.846 toneladas de cargas entre janeiro e julho de 2024, um aumento de 17,9% em comparação ao mesmo período de 2023, quando foram registradas 9.375.231 toneladas. A movimentação de contêineres também apresentou crescimento de 16,6%, totalizando 280.425 TEUs no período.

A temporada de exportação de frutas 2024/2025 teve início com o embarque de 2.500 toneladas de melões, melancias, mangas e uvas para os portos de Roterdã e Londres, por meio do navio MSC Celeste. Outras mil toneladas foram enviadas para os Estados Unidos no navio Monte Verde.

A cabotagem registrou aumento de 12%, movimentando 6.880.949 toneladas. Entre os principais produtos desembarcados estão minérios, cereais, combustíveis minerais e plásticos, enquanto sal, ferro fundido e plásticos figuraram entre os principais itens embarcados. Na navegação de longo curso, o porto movimentou 3.724.896 toneladas, um crescimento de 15% em relação a 2023, com destaque para combustíveis minerais, máquinas e ferro fundido.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/09/2024

NAVIO-SONDA 'NORBE VIII' PASSA POR MANUTENÇÃO EM RIO GRANDE

Da Redação Indústria naval 07/09/2024 - 21:23

O navio-sonda Norbe VIII, da Foresea, chegou ao Rio Grande do Sul na última quinta-feira (5) para uma manutenção programada em dique seco no Estaleiro Rio Grande, da Ecovix. A embarcação, com 238 metros de comprimento, ficará fora da água por aproximadamente 20 dias. Essa é a segunda vez que uma operação desse porte ocorre no Brasil. A primeira foi realizada entre junho e agosto de 2023, quando o navio-sonda ODN I, também da Foresea, permaneceu 66 dias em manutenção fora da água.

O procedimento envolve a limpeza, reparo e revisão geral da Norbe VIII, que pode operar em lâminas d'água de até 3.048 metros. Após a manutenção, a sonda retornará ao Rio de Janeiro, de onde partiu em 22 de agosto. A Norbe VIII pode operar em lâmina d'água de até 3.048 metros e oferece a solução de perfuração em lâmina abaixo de 500m com posicionamento dinâmico, sem uso de ancoragem.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/09/2024

SECAS PROLONGADAS NO NORTE IMPACTAM NAVEGAÇÃO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 06/09/2024 - 20:45

Falta de infraestrutura e aumento de custos colocam em risco abastecimento e escoamento de cargas na região

A intensificação da estiagem no Amazonas vem trazendo desafios cada vez maiores para a logística e a navegação fluvial na região Norte. O fenômeno climático El Niño, somado às mudanças climáticas globais, têm contribuído para uma seca severa, que compromete a navegabilidade dos rios, essenciais para o transporte de cargas e o abastecimento local. Para as empresas de cabotagem, o impacto se dá principalmente na dificuldade de navios acessarem Manaus, o principal polo industrial e logístico da Amazônia. Além disso, a navegação interior, responsável pelo transporte de grãos e derivados de petróleo, também enfrenta desafios severos.

Os efeitos desse fenômeno são amplamente sentidos pela indústria de cabotagem e pelos operadores de navegação interior. "A seca é um fenômeno natural, mas o que está ocorrendo é consequência das mudanças climáticas", analisou Luis Fernando Resano, diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

Resano destacou que, embora o Amazonas seja um rio de grande volume de água, a estiagem prolongada tem comprometido a logística na região. "Estamos alertando o governo desde o fim da seca do ano passado, mas as medidas emergenciais, como a dragagem, ainda não foram suficientes", acrescentou.

As soluções adotadas, como a utilização de balsas entre Vila do Conde (PA) e Manaus (PA), são paliativas e aumentam o tempo de trânsito das cargas. "Outra opção é o uso de píeres flutuantes próximos a Itacoatiara (AM), mas ambas as alternativas elevam o custo do transporte", apontou o diretor da Abac.

A região Norte depende fortemente dos rios para a logística de abastecimento e escoamento de produção. "A navegação pelos rios é essencial para abastecer a população e garantir o escoamento da produção da Zona Franca", ressaltou Resano. No entanto, as medidas paliativas são consideras insuficientes. A Abac tem mantido diálogo constante com o governo, especialmente no que se refere à dragagem de trechos críticos dos rios para garantir a navegabilidade.

O presidente da Associação Brasileira de Navegação Interior (Abani), Dodó Carvalho, enfatiza que a seca prolongada traz riscos graves à navegação, com o aumento dos custos operacionais e dificuldades no suprimento de insumos. "Estamos articulando com os órgãos governamentais para que sejam implementadas melhorias nos nossos rios navegáveis", afirmou. Segundo Carvalho, a situação na região Norte já resultou em aumento no custo do frete e impacto nas operações das empresas.

“O principal desafio é esse novo momento desses 90 dias. Como é que a gente consegue fazer o suprimento sem parar as atividades econômicas da região? Tem a questão do combustível, tem a questão dos insumos que chegam no distrito (...). Para o contêiner chegar em Manaus, vai haver um transbordo em Itacoatiara e, consequentemente, esse contêiner vai seguir de balsa até Manaus”, analisou Carvalho.

O cenário para o restante de 2024 é de incerteza, com projeções de que a seca será a mais severa dos últimos 20 anos. A movimentação de cargas, especialmente grãos e fertilizantes, já está sendo redirecionada para portos no Sul e Sudeste, como também para Itaqui (MA), em função das dificuldades logísticas na região.

Dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) mostram um aumento alarmante nas queimadas na região amazônica, com agosto de 2024 registrando o maior número de focos desde 2005. Além disso, mais de 330 mil pessoas já foram afetadas pela seca, com dificuldades de locomoção e aumento no preço de produtos, especialmente em comunidades indígenas e ribeirinhas.

O Monitor de Secas alerta para o avanço das secas extremas em áreas do Amazonas, Acre, Rondônia e Pará. Essas condições climáticas, somadas à falta de infraestrutura adequada, continuam a comprometer o transporte fluvial na Amazônia, exigindo medidas emergenciais e uma abordagem coordenada entre o governo e os operadores logísticos.

“O que nós precisamos é avançar, dotar realmente nosso rio de hidrovias, pensarmos e criarmos um conjunto de hidrovias. E hidrovias precisam de infraestrutura, precisam de intervenção, de engenharia para poder melhorar isso, principalmente nesse período de seca.” concluiu o presidente da Abani.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2024

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 09/09/2024