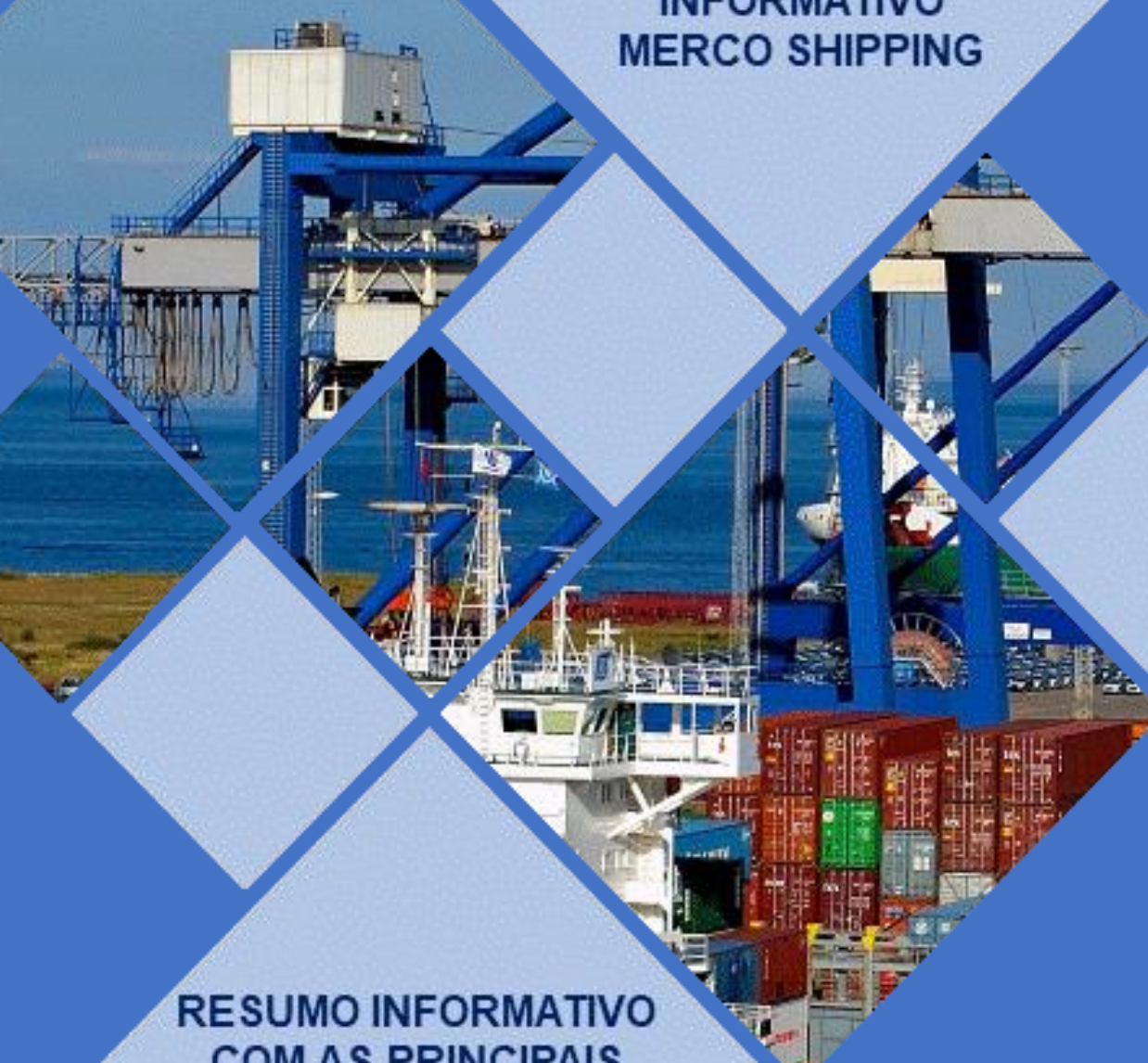


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 096/2024
Data: 16/09/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
AUTORIDADES FARÃO REUNIÕES COM INVESTIDORES SOBRE O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	4
ANTAQ ADOTA MEDIDAS PARA MITIGAR IMPACTOS DA SECA QUE AFETA NAVEGAÇÃO	5
“QUANTOS PREFEITOS ENTRARAM E SAÍRAM EM SANTOS SEM PISAR NO PORTO?”, QUESTIONA PRESIDENTE DA MARIMEX.....	5
ÁREA COM MAIS DE 600 MIL METROS QUADRADOS NO PORTO DE SANTOS SEGUE COM FUTURO INDEFINIDO.....	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, LOCALIZADO NO PORTO DE MACEIÓ (AL).....	9
31º ENCONTRO DOS PORTOS SOBRE O SISTEMA DESEMPENHO PORTUÁRIO É REALIZADO	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	11
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - IMPULSIONADO PELO AGRONEGÓCIO, PORTOS ELEVAM A ECONOMIA BRASILEIRA	11
AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE FÓRUM DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA NA SUDESTE EXPORT 2024	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	13
RODOVIAS - RENAN FILHO AUTORIZA OBRAS NA BR-101 QUE VÃO BENEFICIAR 100 MIL PESSOAS EM ALAGOAS.....	13
AVISO DE PAUTA - 60 MIL BENEFICIADOS: MINISTRO DOS TRANSPORTES INAUGURA TRAVESSIA URBANA DA BR-050, EM CRISTALINA-GO	14
RODOVIAS - "LULA TROUXE CINCO VEZES MAIS RECURSOS PARA CÁ. É ASSIM QUE A GENTE TIRA SONHOS ANTIGOS DO PAPEL", AVALIA MINISTRO EM VISTORIA NA PARAÍBA.....	15
AVISO DE PAUTA - RENAN FILHO ASSINA ORDENS DE SERVIÇO PARA A DUPLICAÇÃO DE TRECHOS IMPORTANTES DA BR-101/AL	16
AVISO DE PAUTA - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE OFICIALMENTE A SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO NESTA SEGUNDA-FEIRA (16).....	16
TRÂNSITO - NORTE E NORDESTE LIDERAM RANKING QUE MAPEIA NÚMERO DE PROPRIETÁRIOS DE MOTO SEM CARTEIRA DE HABILITAÇÃO	17
PORTAL PORTO GENTE.....	18
OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO E MANUTENÇÃO ESTÃO PROGRAMADAS PARA O SAI.....	18
COFCO INTERNATIONAL ABRE MAIS DE 150 VAGAS NO PORTO DE SANTOS.....	19
PORTOS COMO ELOS DE REDE GLOBAL DE SUSTENTABILIDADE	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	22
EDITORIAL – INOVAÇÃO: A CHAVE PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA E DOS PORTOS BRASILEIROS.....	22
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	23
<i>Promessa e críticas</i>	23
<i>Apoio a Moa</i>	23
<i>Operação no Rio Uruguai 1</i>	23
<i>Operação no Rio Uruguai 2</i>	23
<i>Operação no Rio Uruguai 3</i>	23
SUDESTE EXPORT - SUDESTE EXPORT 2024 EXPLORA DESAFIOS LOGÍSTICOS E AMBIENTAIS DA REGIÃO	23
INOVA EXPORT - INOVA EXPORT DEBATE A TRANSFORMAÇÃO TECNOLÓGICA NA INFRAESTRUTURA	25
INFRAJUR DEBATE CLIMA, RISCOS E CONFLITOS NO SETOR DE LOGÍSTICA	25
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO SUDESTE EXPORT 2024	26
NACIONAL - EMPRESAS JÁ PODEM ADERIR AO PROGRAMA DE DEPRECIÇÃO ACELERADA.....	28
NACIONAL - CONAB ESTIMA QUEDA NA SAFRA 2023/2024 DEVIDO A CLIMA ADVERSO.....	30
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE MINAS FIRMA ACORDO DE COOPERAÇÃO COM O PORTO DE ROTERDÃ.....	31
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - UM RINOCERONTE. UM CISNE. O QUE ESSES ANIMAIS TÊM A VER COM GESTÃO DE RISCO? E COM GOVERNANÇA?.....	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ESTRATÉGIA - O SUDESTE EM PERSPECTIVA	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INOVA EXPORT – EDIÇÃO SUDESTE: IMPULSIONANDO A INOVAÇÃO EM INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA, PORTOS E COMÉRCIO EXTERIOR	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZÔNIA: INCERTEZAS DA INFRAESTRUTURA	37
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HIDROVIA E ECONOMIA NO RIO SÃO FRANCISCO	38
BAHIA ECONÔMICA - BA.....	40
SECRETÁRIO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DIZ NA CÂMARA O QUE O GOVERNO VAI FAZER COM O CORREDOR MINAS-BAHIA DA FCA.....	40
‘NÃO HÁ TEMPO’ PARA DECRETAR HORÁRIO DE VERÃO, DIZ MINISTRO.....	40



SEI PREVÊ MANUTENÇÃO DOS EFEITOS POSITIVOS DA RENDA E EMPREGO NA ECONOMIA BAIANA	41
NOVA PROPOSTA PARA COMPRA DA BRASKEM É APRESENTADA. VEJA QUAL	42
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	42
SOPESP PROMOVE II ENCONTRO SOBRE SEGURANÇA, SAÚDE E MEIO AMBIENTE.....	42
SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE DE ATENDIMENTO NO TECON VILA DO CONDE PARA APOIAR LOGÍSTICA DO AMAZONAS NO PERÍODO DE SECA	43
COM INVESTIMENTO DE R\$ 80 MILHÕES, SUZANO INAUGURA VIVEIRO DE MUDAS.....	44
AGOSTO: EXPORTAÇÃO DO MÊS DE CARNE BOVINA DO BRASIL É RECORDE	45
AGRONEGÓCIO PAULISTA REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$16,05 BILHÕES	46
CODEBA REALIZA SIMULADO DE EMERGÊNCIA AMBIENTAL NO PORTO DE ILHÉUS	46
JORNAL O GLOBO – RJ.....	47
MERCADO VÊ SELIC MAIOR EM 2025, A 10,5% AO ANO, E PIB MAIS FORTE EM 2024.....	47
CEO DA AMAZON PÔE FIM AO HOME OFFICE, CRITICA EXCESSO DE REUNIÕES E PROMETE EQUIPES MAIS ENXUTAS	48
MILEI VÊ INFLAÇÃO ARGENTINA CAIR PARA 18% ATÉ FINAL DE 2025.....	49
‘POBREZA ENERGÉTICA’: O QUE PENSA O CEO DA COPA ENERGIA, LÍDER EM BOTIJOES, SOBRE EXPANSÃO DO AUXÍLIO-GÁS 50	
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	52
BC VÊ ROMBO NAS CONTAS R\$ 40 BILHÕES MAIOR QUE A FAZENDA; ECONOMISTAS APONTAM PERDA DE CREDIBILIDADE....	52
HORÁRIO DE VERÃO É REALIDADE URGENTE E ‘MUITO PROVAVELMENTE’ SERÁ PROPOSTO AO GOVERNO, DIZ SILVEIRA	54
PETROBRAS: ‘HÁ PREOCUPAÇÃO EXCESSIVA DO MERCADO COM DÍVIDA; GERAÇÃO DE CAIXA É BOA’, DIZ DIRETOR	55
REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘É PRECISO ACORDO ENTRE AS CASAS’, DIZ RELATOR NO SENADO	57
‘MAIOR NEGÓCIO’ DA AVIAÇÃO BRASILEIRA CHEGA AO FIM COM PERDAS PARA A EMBRAER; ENTENDA	58
COM A RETOMADA DA FÁBRICA EM TOCANTINS, ITAFOS QUER TRIPLICAR RECEITA ATÉ 2027.....	59
VALOR ECONÔMICO (SP).....	61
WILSON SONS CONSEGUE PRIORIDADE PARA ACESSAR R\$ 942 MI EM EMPRÉSTIMOS E AMPLIAR TECON SALVADOR.....	61
CENTRO DO RIO ATRAI RETROFIT E MEGAPROJETOS HABITACIONAIS	61
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	63
CDFMM PRIORIZOU R\$ 942 MILHÕES PARA OBRAS NO TECON SALVADOR	63
NORSUL RENOVA CONTRATO COM VERACEL CELULOSE ATÉ 2030	64
PORTO ITAPOÁ OPERA TRÊS NAVIOS SIMULTANEAMENTE E MELHORA EFICIÊNCIA COM NOVO PORTÊINER	65
BAÍA DE GUANABARA CONVIVE COM MAIS DE 50 EMBARCAÇÕES ABANDONADAS	65
LULA SAI EM DEFESA DA CONSTRUÇÃO NAVAL E DO CONTEÚDO LOCAL	66
ARTIGO - A IMPORTÂNCIA DE UM MARCO REGULATÓRIO PARA DESTACAR O POTENCIAL BRASILEIRO NA PRODUÇÃO DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE	67
REGIONAL DA ANTAQ RECOMENDA ARQUIVAMENTO DE DENÚNCIA CONTRA FEDNAV E ZEMAX	70
SUPER TERMINAIS INICIA OPERAÇÃO ESPECIAL EM ITACOATIARA PARA PERÍODO DE SECA.....	71
PRATICAGEM DE SANTOS EVITA COLISÃO COM VELEIRO À DERIVA NO CANAL DE NAVEGAÇÃO	71
PROJETO DE AMPLIAÇÃO DA ULTRACARGO SANTOS ENTRA EM CONSULTA NA ANP	71
PORTO DO RIO TERÁ INFRAESTRUTURA REFORÇADA.....	72
VPORTS CONCLUI REFORMA DE BERÇOS NO TERMINAL DE PAUL.....	73
COMITIVA DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA JAPONÊS VISITA PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	73
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	74
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	74



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUTORIDADES FARÃO REUNIÕES COM INVESTIDORES SOBRE O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Objetivo é avaliar nível de interesse no empreendimento
Por ATribuna.com.br



Projeto prevê um túnel, instalado embaixo do mar, entre as cidades de Santos e Guarujá de cerca de 870 metros e profundidade de 21 metros (Reprodução)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Governo do Estado farão nos dias 3 e 4 de outubro reuniões para sondagem de mercado sobre o túnel imerso Santos-Guarujá. A proposta é conhecida como market sounding e tem como objetivo garantir a viabilidade do projeto.

Os encontros serão na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo (Rua XV de Novembro, 275, 1º andar, sala 3). Inscrições ocorrem até 27 de setembro pelo link. Mais informações pelo e-mail marketsounding@mpor.gov.br.

Com o material que será disponibilizado, o setor privado poderá fazer uma análise prévia do modelo de concessão e contribuir com elementos técnicos que poderão trazer mais eficácia para a realização do leilão.

Como funciona

O market sounding é uma prática comum no setor financeiro e é utilizado para consultar investidores sobre a viabilidade de novas emissões ou propostas. Os participantes da ação são investidores, instituições financeiras e demais interessados.

O formato dos encontros será one-on-one, o que significa que o investidor privado se reunirá com técnicos do MPor, da APS, do Governo de São Paulo, da Casa Civil e da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), de forma separada. Será assinado um formulário de confidencialidade para que o participante tenha a garantia de segurança e resguardo das informações trocadas.

Os estudos sobre a concessão do projeto do túnel Santos-Guarujá foram revisados após as contribuições recebidas durante audiências públicas, realizadas entre 17 e 19 de abril deste ano, que foram incorporadas aos documentos preparatórios do projeto. Após as contribuições, o modelo da concessão foi ajustado em relação aos estudos originais previamente divulgados.

Os novos estudos revisados estão disponíveis para consulta no [link](https://docs.google.com/forms/u/0/d/e/1FAIpQLSdhUNSnbc72VcOmOyOB6ewjvnydeSTv8lbqxywmw-k4sCdAkA/viewform?pli=1).
<https://docs.google.com/forms/u/0/d/e/1FAIpQLSdhUNSnbc72VcOmOyOB6ewjvnydeSTv8lbqxywmw-k4sCdAkA/viewform?pli=1>

A ligação seca

O projeto prevê a construção de um túnel, instalado embaixo do mar, entre as cidades de Santos e Guarujá de cerca de 870 metros e profundidade de 21 metros. Esse é o primeiro modelo de túnel embaixo do mar na América Latina.

O trecho vai ligar as regiões de Outeirinhos e Macuco, em Santos, ao bairro Vicente de Carvalho, em Guarujá. Além da passagem de veículos, o túnel contará com uma área de circulação para ciclistas e pedestres instalada entre as seis vias de pista – três faixas por sentido, sendo uma delas adaptável ao VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

A empresa vencedora será responsável pela construção, operação e manutenção, que permitirá o tráfego de veículos de passeio e de transporte público, além de caminhões, bicicletas e pedestres.

Após o market sounding, a próxima etapa pelo Governo Federal será a publicação do edital e, na sequência, o leilão da parceria público-privada (PPP), com valor estimado em R\$ 6 bilhões. O certame está previsto para julho de 2025. No momento, o projeto está em fase de licenciamento ambiental.

O que é

O market sounding é uma prática comum no setor financeiro e é utilizado para consultar investidores sobre a viabilidade de novas emissões ou propostas.

Os participantes da ação são investidores, instituições financeiras e demais interessados. Pelo formato dos encontros, o investidor privado se reunirá com técnicos de vários órgãos dos governos separadamente.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 16/09/2024*

ANTAQ ADOTA MEDIDAS PARA MITIGAR IMPACTOS DA SECA QUE AFETA NAVEGAÇÃO

Entre as medidas está a flexibilização da regulação do afretamento de embarcações estrangeiras
Por ATribuna.com.br



A Agência permitiu excepcionalmente a adaptação temporária de terminais e a criação de bases subsidiárias de apoio (Divulgação/Antaq)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concedeu autorizações excepcionais para mitigar os impactos da seca severa que afeta a navegação na região Amazônica este ano.

A Agência permitiu excepcionalmente a adaptação temporária de terminais e a criação de bases subsidiárias de apoio. Com isso, será possível manter a movimentação de cargas essenciais na região, como combustíveis e contêineres, que são vitais para o abastecimento das comunidades locais e economia regional.

Foi autorizada, ainda, a flexibilização da regulação do afretamento de embarcações estrangeiras para operar na navegação de cabotagem. E a Antaq tem permitido o afretamento temporário de balsas e empurradores de bandeira brasileira para operações de transbordo em pontos estratégicos dos rios Amazonas e Negro.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/09/2024*

“QUANTOS PREFEITOS ENTRARAM E SAÍRAM EM SANTOS SEM PISAR NO PORTO?”, QUESTIONA PRESIDENTE DA MARIMEX

A Tribuna entrevista Antonio Carlos Fonseca Cristiano, o Caio

Por **Maurício Martins**



"Existe um lugar de Santos que é conhecido como Faixa de Gaza: o STS10. Todo mundo quer e isso ficou mais acentuado com a vinda de terminais estrangeiros", afirma Antonio Carlos (Alexsander Ferraz/AT)

Aos 71 anos de idade e 47 anos atuando como empresário da área portuária, Antonio Carlos Fonseca Cristiano é sinônimo de resiliência e foco para alcançar o sucesso. Conhecido no setor como Caio, apelido que ganhou na infância, ele reestruturou a Marimex, assumindo os negócios do pai, Osvaldo Cristiano, no final dos anos 1970. Ainda muito jovem, resolveu expandir as atividades da despachante aduaneira e tornou a empresa santista uma referência em logística integrada. Hoje, a companhia presidida por Caio faz o agenciamento de cargas, desembarço aduaneiro, transporte rodoviário, além de possuir terminal alfandegado e centro de distribuição. A Marimex tem, atualmente, 1,4 mil colaboradores e movimenta 82,8 mil contêineres por ano. É responsável por 10% de tudo que entra via Porto de Santos e 5% do Brasil. Leia a seguir trechos da entrevista feita com Caio na sede da empresa, na Rua Xavier Pinheiro, no Macuco.

Como foi a sua entrada na Marimex?

Eu tinha 24 anos e dois diplomas, de engenheiro eletrônico e de administrador de empresas. E o que eu sabia fazer na vida? Nada. Cheguei a trabalhar um tempo em uma empresa, na área de informática, mas era sem graça. Aí falei para meu pai: vou trabalhar contigo. A empresa era pequena (fazia apenas despachos aduaneiros), mas estava num momento bom para despachantes. Naquela época era diferente, chegava mercadoria no Porto e o despachante tinha que ir lá, abria tudo e voltava para o escritório para fazer os documentos. Aí, em 1979, a gente teve uma série de problemas, dificuldades na empresa. Meu pai praticamente perdeu tudo o que ganhou. Ele se afastou em 1982, quando eu estava uns 4 anos aqui dentro, ainda aprendendo, e faleceu em 1984.

O senhor chegou à empresa em um momento muito difícil, como foram esses momentos?

Eu diria que o mais normal seria deixar a empresa explodir, né? Mas eu tinha estudado, meu pai sempre me deu tudo o que eu precisei. Na hora que chegou a minha vez, pensei: agora tem que provar que você é homem, né? E ali era quase do zero. Mas eu não nasci folgado, nasci para trabalhar. Optei por continuar, principalmente porque a empresa carregava o nome do meu pai. A Marimex foi criada por ele. Levei bordoadas de tudo que foi lado, mas é preciso seguir em frente, não se vive de passado.

Como transformou a empresa?

Quando meu pai se afastou e eu fiquei sozinho, eram 60 funcionários. Eu reduzi para 24. No começo, eu passei a alugar as empilhadeiras que eu tinha, achei que iria sobreviver disso. Mas não durou muito. Mas eu tive a chance de fazer alguma coisa de exportação. Então, consegui alugar na Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) um armazém abandonado. Teve uma espécie de licitação, que na época era diferente de hoje, eu ganhei e reformei esse armazém aos poucos. Fui reformando e trabalhando com exportação. Nossa margem de rentabilidade era muito baixa, mas era o que tinha. Até que em 1995 o Governo (Federal) soltou dois decretos para regularizar a situação da Petrobras no Brasil, em termos de portos. E esses dois decretos permitiram que nós e outras empresas pedíssemos alfandegamento. Sou alfandegado desde 1997, a partir daí a empresa cresceu, com uma atividade muito lucrativa. E hoje temos uma faixa de 1,4 mil colaboradores.

Quando o senhor olha para trás, com tudo o que aconteceu, o que pensa?

Que as lições de crescimento, desenvolvimento e as oportunidades que eu tive, eu abracei dentro do possível. A oportunidade veio e eu não fugi dela. Com certeza eu também erre em algumas coisas. Um dos meus erros foi não ter estudado Direito, porque a gente é obrigado a aprender com os advogados. E se você tem problema hoje, resolva. Se você pensar pequeno, você fica pequeno. Não é fazer qualquer loucura, mas precisa querer. Nesse trajeto tenho uma série de lições. A gente sobreviveu. Acho que está dando certo, né?



Quais são seus sonhos ainda com relação à Marimex?

Hoje os armadores estrangeiros tomam conta do Porto. A batalha é outra, muito mais pesada. Mas eu continuo achando que a gente sempre tem uma vantagem. Porque eu sou o responsável pela empresa, eu não sou o CEO. Se eu der mais resultado ou menos resultado, não muda nada para mim. Claro que ninguém quer desvalorizar. A minha lição de passado me dá forças. E tenho um lema: goste do que você faz e trabalhe. Depois de trabalhar, sabe o que você faz? Trabalhe mais. Claro que eu queria ganhar na loteria, porque quase 50 funcionários aqui ganharam (bolão entre os colaboradores da empresa ganhou R\$ 122 milhões na Mega-Sena em 2022), mas trabalhar é a regra.

Qual o maior problema do Porto de Santos hoje?

Entrou a política. Tudo tem muito a ver com a política, indicação, cargos, enfim. Quando eu comecei a iniciativa privada estava entregando a gestão do Porto para o Governo (foi criada a Codesp, em 1980). E a gente viu uma empresa grande virar o que é hoje. É um processo destrutivo que acontece ao longo do tempo, a partir do momento que fizeram política dentro da empresa. O que tem aí hoje é resíduo de alguma coisa muito estragada. Não que a culpa seja das pessoas que estão hoje, mas é histórico muito mal administrado. E a atual diretoria, o presidente Anderson Pomini, está indo bem. Faz tempo que a gente não via alguém com tranquilidade para tentar resolver as coisas sem brigar. Porque o governo anterior só sabia brigar. As empresas daqui precisam ser valorizadas. Só de impostos a minha atividade gera R\$ 4 bilhões por ano.

O Governo Bolsonaro queria a privatização da administração portuária, que foi descartada na atual gestão. Não seria um remédio contra a politicagem?

Sou 100% contra. O presidente Lula foi inteligente ao frear essa conversa. Se privatizasse, no dia seguinte iriam fazer pedágio para entrar e sair do Porto. O Porto já está privatizado, cada empresa com seu produto. E o cliente vai aonde tem melhor preço, eficiência. E você tem que ter liberdade. Um dos erros na minha visão é entregar áreas públicas para donos de carga. Não deveria ser usada área do Porto como armazenamento, que é o que está sendo feito. Isso falta de preparo de quem tomou as decisões por incapacidade. E, em alguns instantes, sem dúvida, intencionalmente. A Marimex nunca viveu da política, eu não tenho partido político, não sou político. Tenho que tocar minha empresa.

Como o senhor analisa os governos Municipal, Estadual e Federal em relação ao Porto?

Quantos prefeitos entraram e saíram em Santos sem pisar no Porto? E não é o Governo do Estado que vai resolver os problemas. Santos precisa ter uma Autoridade Portuária bem definida, com CAP (Conselho de Autoridade Portuária) atuante, com poder deliberativo, não só consultivo. E ser cobrada como uma empresa normal.

E sobre o perfil do trabalho no Porto, mudou muito com a tecnologia? Com avalia?

A minha empresa investe bastante em qualificação, treinamento. Mas somos uma formiguinha perto do Porto. Eu vejo a preparação de profissionais como determinante para o futuro do Porto. Pode ter inteligência artificial ou o que quiser, mas a pessoa tem que ser valorizada.

Há uma polêmica ainda sobre a cobrança de IPTU pela Prefeitura de empresas do Porto. O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que é legal a cobrança, mas o senhor não acha...

Cada um, dentro dos seus interesses, tira proveito daquilo que pode. A Prefeitura de Santos foi beneficiada pela decisão, tem milhões a receber. De mim, não recebeu um centavo. Tenho carnê aberto desde 2001. Não é que eu não vou pagar, vou provar que não tem que pagar. É diferente. Precisaria vender minha empresa para pagar isso. Quando comecei não existia cobrança de IPTU, no meu contrato não tem. Ninguém me chamou e falou: olha, agora vai ter isso aqui para pagar, vamos fazer reequilíbrio no contrato? Vou provar na Justiça que é ilegal.

O que o senhor acha dessa polêmica envolvendo a área do STS10, que seria para contêineres, no cais do Saboó?

Existe um lugar de Santos que é conhecido como Faixa de Gaza: o STS10. Todo mundo quer e isso ficou mais acentuado com a vinda de terminais estrangeiros, que têm capacidade financeira para

trabalhar em Brasília. E lá, (no Governo) não sabem nem o que estão fazendo, criam esse tumulto. Acho que o STS10 é extremamente necessário, o Porto precisa para o futuro, não para agora. E tem que ser inteiro para contêineres, nada de fracionar pedaço. Mas vai precisar da mão do Governo para ter um equilíbrio no mercado, excluir algumas empresas desse processo. Mas sem pressa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/09/2024

ÁREA COM MAIS DE 600 MIL METROS QUADRADOS NO PORTO DE SANTOS SEGUE COM FUTURO INDEFINIDO

Local seria originalmente destinado a um terminal para contêineres

Por A Tribuna.com.br e Bárbara Farias



Gigantes do setor de contêineres pressionam para um super terminal na área do STS10, aumentando a capacidade do Porto de Santos (Vanessa Rodrigues)

O Governo Federal mantém o suspense em torno do formato do STS10, área originalmente destinada a um terminal para contêineres de grande porte, no cais do Saboó. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) não dá informações precisas sobre as discussões que envolvem o espaço.

A área de mais de 600 mil metros quadrados atualmente abriga apenas o terminal multipropósito Ecoporto, cujo arrendamento já venceu e foi prorrogado de forma temporária até dezembro. Após contradições, o MPor não fala se renovará o contrato.

Ainda há um entendimento entre os governos Municipal, Estadual e Federal de que o STS10 deve receber o terminal de cruzeiros do Concais, a ser transferido de Outeirinhos.

Enquanto isso, gigantes do setor de contêineres pressionam para um super terminal na área, aumentando a capacidade do Porto de Santos.

“O STS10 é urgente. Dá para acomodar o terminal de cruzeiros, mas é impossível manter o Ecoporto ali. Um terminal do porte do STS10 representaria em torno de R\$ 500 milhões em impostos e tributos arrecadados por ano ao Porto de Santos”, enfatiza o consultor portuário e colunista de A Tribuna, Luis Cláudio Montenegro.

Segundo ele, o contêiner é prioridade no mundo porque ele tem “impacto difuso” na economia. “Se chega numa situação de gargalo como a de Santos, hoje, começa a parar a produção e gera demissões em diversas cadeias produtivas”, argumenta Montenegro. Pelo índice de ocupação nos terminais hoje, ele afirma que a capacidade do cais santista já está esgotada, o que é negado pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Arrastado

A discussão sobre o STS10 se arrasta há anos. No dia 5 de julho, na inauguração do Parque Valongo, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, disse que “havia iniciado” um debate com a Casa Civil sobre o STS10 “para qualificar a área” e “discutir a modelagem”. Passados mais de dois meses, não há nada de concreto.

No início deste mês, Costa Filho e o ministro da Casa Civil, Rui Costa, estiveram em Santos e se reuniram a portas fechadas com o presidente da APS, Anderson Pomini, e com representantes de empresas portuárias na sede administrativa do Porto. O encontro foi sigiloso e os dois ministros evitaram a imprensa.

Na mesma data, Costa Filho recebeu lideranças sindicais que pediam a permanência da Ecoporto — que contrata mensalmente 2 mil portuários avulsos e tem 500 trabalhadores fixos. Em entrevista para A Tribuna na ocasião, o presidente do Sindicato dos Estivadores (Sindestiva), Bruno José dos Santos, afirmou que o ministro de Portos e Aeroportos garantiu que o contrato com o Ecoporto seria prorrogado por dois anos. Posteriormente, em nota, o MPor negou que Costa Filho tenha feito essa promessa, mas o ministro não atendeu ao pedido de entrevista para falar sobre o assunto.

Em entrevista, secretário de Portos não esclarece situação

A modelagem de licitação do STS10 deverá ser definida “nos próximos dias”. É o que afirma o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila em entrevista para A Tribuna. O secretário, porém, preferiu não citar datas.

Segundo Ávila, “a formatação do modelo de licitação do terminal está sendo estudada em conjunto entre as equipes técnicas do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Casa Civil e Tribunal de Contas da União (TCU)”. Mas, o secretário afirmou que ainda não há previsão para a conclusão dos estudos e definição do modelo de concessão do STS10.

O local está qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), do Governo Federal. Conforme o cronograma divulgado no site do PPI, o processo licitatório está parado desde maio de 2022, quando foi concluída a consulta pública. O próximo passo será a manifestação do TCU, para dar andamento ao preparo e lançamento do edital.

Em agosto, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, chegou a declarar, em evento na Bolsa de Valores (B3), que o leilão do STS10 será realizado em 2025, mas não confirmou para A Tribuna.

Originalmente, o contrato de concessão previa investimento aproximado de R\$ 3,3 bilhões e vigência de 25 anos. O critério do certame é seria por maior outorga.

Já em relação ao terminal multipropósito da Ecoporto Santos que, atualmente, ocupa uma área de 85 mil m2 no local, o secretário preferiu não comentar sobre as tratativas. Para o arrendamento do STS10, será necessária a saída do ativo do Grupo EcoRodovias. Atualmente, o terminal opera por meio de um contrato temporário firmado com a Autoridade Portuária de Santos (APS), que vem sendo renovado a cada seis meses desde junho de 2023.

Questionado ainda sobre as tratativas relacionadas aos adensamentos para os demais terminais de contêineres da Margem Direita, Ávila também optou por não informar detalhes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/09/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, LOCALIZADO NO PORTO DE MACEIÓ (AL)



A previsão é de investimentos diretos na ordem de R\$ 1,9 milhão. Consulta pública se estende até o dia 10 de outubro

Brasília 16/09/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta segunda-feira (16), a Audiência Pública 09/2024, sobre o Terminal Marítimo de Passageiros - Maceió (TMP-Maceió), localizado no Porto de Maceió (AL).

O objetivo foi receber contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento da área.

A previsão de investimentos diretos para o projeto é de R\$ 1,9 milhão ao longo dos 25 anos do contrato. O valor será destinado à implantação de um novo estacionamento, melhorias na pavimentação e para a drenagem do cais comercial 2 e 3.

O diretor relator da matéria, Wilson Lima Filho, ressaltou a importância do arrendamento e pontuou que com “instalações mais apropriadas, certamente o número de escalas em Maceió vão aumentar. Além disso, com a licitação será possível gerar mais emprego e renda para os alagoanos”.

Ao todo a audiência pública teve dois inscritos que participaram contribuindo de forma oral na audiência. O prazo para envio das contribuições vai até o dia 10 de outubro de 2024.

Consulta Pública

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do TMP - Maceió estão disponíveis neste link.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 10 de outubro de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia092024@antag.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 16/09/2024

31º ENCONTRO DOS PORTOS SOBRE O SISTEMA DESEMPENHO PORTUÁRIO É REALIZADO



Evento, que aconteceu na última semana, tem como objetivo elevar ainda mais a qualidade das informações do Painel Estatístico Aquaviário

Brasília 16/09/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários

(ANTAQ) realizou o 31º Encontro dos Portos sobre o Sistema Desempenho Portuário da ANTAQ no Porto de Pecém (CE). O evento aconteceu na última semana, entre os dias 12 e 13 de setembro.

O encontro é promovido pela autarquia com os portos públicos do país e terminais privados para tratar de assuntos relacionados ao envio de dados ao Sistema de Desempenho Portuário, responsável por alimentar o Painel Estatístico Aquaviário da ANTAQ.

O objetivo do evento é atualizar os participantes das mudanças que ocorreram no sistema, informar o que precisa ser melhorado para se elevar cada vez mais a qualidade das informações que a ANTAQ divulga através do Painel Estatístico Aquaviário, e trabalhar em alterações e evoluções futuras com ampla participação de todos.

Este ano o encontro reuniu 40 instalações portuárias, entre portos organizados e terminais privados. Além disso, bateu recorde de participação com a presença de mais de 80 pessoas. Em 2023, o primeiro evento presencial desde a pandemia, o número de participantes atingiu quase 70 pessoas.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 16/09/2024

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - IMPULSIONADO PELO AGRONEGÓCIO, PORTOS ELEVAM A ECONOMIA BRASILEIRA

Principais mercadorias produzidas pelo setor somam 20% de tudo que é movimentado pelos terminais



Portos são portas de entrada e saída para movimentação dos produtos do agronegócio - Foto: divulgação

O agronegócio segue sendo o principal propulsor da economia no país. Essa afirmação foi ratificada pelos dados do painel estatístico divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Das 119 milhões de toneladas de cargas movimentadas pelos portos brasileiros em julho deste ano, a soja, o milho, o trigo e os adubos fertilizantes, contribuíram com 23,6 milhões, o que equivale a aproximadamente 20% de tudo que foi transportado pelos complexos portuários nacionais.

Desses itens, adubos fertilizantes e a soja tiveram aumento expressivo, de 18,6% e 6,4%, respectivamente, na comparação com o mesmo período do ano passado. O trigo, por sua vez,



apresentou alta de 60% frente aos dados apurados no mesmo período de 2023. No total, o crescimento apresentado pela movimentação de cargas no modal portuário em julho foi de 1,38%.

Nos sete primeiros meses deste ano, a movimentação nos portos foi de aproximadamente 4%. Nesse período, o agronegócio também apresenta dados positivos, com projeção de recorde na movimentação até o final do ano. O cenário positivo vai de encontro com os investimentos realizados pelo Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e setor privado.

Nos próximos anos, o MPor projeta que serão investidos quase R\$ 15 bilhões em infraestrutura para modernização e ampliação dos terminais pelo país. Esse aporte também será aplicado nas instalações que serão levadas à concessão. Todo esse investimento deverá elevar a capacidade do país no escoamento da safra por meio do modal portuário.

Comércio exterior

O agronegócio brasileiro possui impactos positivos nas principais atividades da economia, seja na exportação dos produtos ou geração de empregos, assim como para a garantir a segurança alimentar global. No primeiro semestre de 2024, as exportações brasileiras do agronegócio alcançaram o valor de US\$ 82,39 bilhões. O resultado para o período foi o segundo maior registrado desde o início da série histórica. Os números são divulgados pela Secretaria de Comércio e Relações Internacionais, do Ministério da Agricultura e Pecuária (SCRI/Mapa).

De janeiro a junho de 2024, o complexo soja liderou essa movimentação, alcançando US\$ 33,53 bilhões, o que representa 40,7% do total exportado pelo agronegócio. Em seguida, o setor de carnes exportou US\$ 11,81 bilhões, equivalentes a 14,3% da cadeia produtiva do agronegócio. O complexo sucroalcooleiro registrou US\$ 9,22 bilhões, correspondendo a 11,2% do total, enquanto os produtos florestais somaram US\$ 8,34 bilhões, representando 10,1%.

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

Data: 16/09/2024

AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE FÓRUM DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA NA SUDESTE EXPORT 2024

Ministro estará presente no painel Inova Export, para debater inovação e tecnologia no setor

O ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, participa na próxima segunda-feira (16) do Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que ocorre na Sudeste Export 2024, em São Paulo. O evento de negócios vai reunir autoridades, empresários e CEOs para debater tecnologia, infraestrutura, linhas de financiamento e fomento para o setor.

O Ministério de Portos e Aeroportos participa no painel Inova Export, em que serão debatidos inovação em infraestrutura, comércio exterior e as condições necessárias para dotar as operações logísticas e portuárias de maior competitividade.

A programação do Sudeste Export 2024 também inclui debates sobre inovação e logística nos terminais portuários, competitividade, descarbonização no setor de transportes, desafios climáticos, licenciamentos de grandes obras de infraestrutura e modelos de financiamento, entre outros.

Credenciamento

O credenciamento para a imprensa será presencial, na entrada do espaço de auditório da Associação Comercial de SP até às 9h30 da segunda-feira (16). O evento terá transmissão ao vivo pela TV BE News.

Serviço:

O que: Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes

Quando: 16 e 17 de setembro

Local: Associação Comercial de São Paulo (ACSP) - Rua Boa Vista, 61, Centro - São


Paulo/SP

Link da transmissão: <https://www.youtube.com/channel/UCAbEVxduxmcX8W52ybkDCuQ>

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

Data: 16/09/2024

 Presidência da República

 Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RODOVIAS - RENAN FILHO AUTORIZA OBRAS NA BR-101 QUE VÃO BENEFICIAR 100 MIL PESSOAS EM ALAGOAS



“Para nós, indígenas, é um sonho que está sendo realizado. Não somente a duplicação, mas uma melhoria social que está vindo junto”, celebrou Igor Hebert

Em Alagoas, ministro assina Ordem de Serviço para duplicação da BR-101 ao lado do governador Paulo Dantas e de lideranças indígenas - FOTO: Felipe Brasil

Esperada há quase duas décadas, a duplicação da rodovia BR-101/AL vai beneficiar cerca de 100 mil pessoas, entre elas 2 mil famílias indígenas. Nesta segunda (16), mais um passo foi dado rumo à conclusão desse empreendimento: o ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou duas ordens de serviço que autorizam obras de duplicação e melhorias nos lotes 2 (município de Joaquim Gomes) e 6 (municípios de Junqueiro e São Sebastião) dessa rodovia.

“Serão R\$ 207,6 milhões em investimentos que colocam a conclusão da BR-101/AL como uma obra de R\$500 milhões de reais e que será concluída nos próximos anos”, afirmou Renan Filho.

Os documentos assinados incluem a duplicação de cerca de 24 quilômetros. No lote 2, serão realizados os serviços de restauração da pista existente, construção de duas pontes novas e duas passarelas. Já no lote 6, serão realizados os serviços de duplicação dos segmentos remanescentes (implantação e pavimentação), do Km 170,32 ao Km 212,32.

As obras serão realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

“Nós vamos ter ainda mais qualidade nas nossas rodovias, as pessoas vão trafegar com segurança, vão ter como escoar sua produção. Então o Governo Federal faz a sua parte e o governo do estado também”, disse o governador de Alagoas, Paulo Dantas.

Povos indígenas

O empreendimento dará continuidade ao Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado com os povos indígenas da região, em agosto de 2023. O impacto das intervenções ocorrerá nas comunidades tradicionais dos povos Wassu-Cocal, Karapotó, Karapotó Plak-ô e Kariri-Xocó.

“Quando cheguei ao Ministério dos Transportes ampliei o diálogo, ouvi o Ministério Público, ouvi as comunidades, e encontramos uma saída. Hoje estamos aqui autorizando a obra e garantindo as compensações das comunidades indígenas que também têm direito de avançar”, explicou Renan Filho.

Na avaliação do ministro, a compensação é necessária. “Não era justo a comunidade não ter acesso a uma unidade de saúde, ambulância, equipamento para escoar a produção; estamos fazendo uma compensação territorial para que eles possam adquirir áreas adicionais. E isso foi um grande avanço: foi o primeiro Termo de Ajustamento de Conduta da história do Ministério dos Transportes com uma comunidade indígena”, detalhou.



O representante dos indígenas, Igor Hebert, que faz parte do comitê gestor da duplicação BR-101, comemorou as melhorias. "Estamos num dia simbólico pois passamos quase duas décadas sofrendo invisibilizados e esquecidos pelas instituições. Para nós é um sonho que está sendo realizado. Não é só uma duplicação, é uma melhoria social que está vindo com a duplicação", ressaltou.

Repasses

No total R\$ 7.708.397,14 foram repassados às comunidades indígenas da região:

- Associação Indígena Da Aldeia Wassu Cocal: R\$ 1.974.543,46 (um milhão, novecentos e setenta e quatro mil quinhentos e quarenta e três reais e quarenta e seis centavos)
- Associação Indígena Karapotó Terra Nova: R\$ 780.870,64 (setecentos e oitenta mil oitocentos e setenta reais e sessenta e quatro centavos)
- Associação Indígena Praki-ô, na comunidade Karapotó Plaki-ô: R\$ 3.299.566,03 (três milhões, duzentos e noventa e nove mil quinhentos e sessenta e seis reais e três centavos).
- Associação Indígena Kariri-Xocó: R\$ 1.653.417,01 (um milhão, seiscentos e cinquenta e três mil quatrocentos e dezessete reais e um centavo).

BR-101

A BR-101 tem início no Rio Grande do Norte e segue até o Rio Grande do Sul, sendo um dos principais eixos rodoviários do país. A rodovia é um importante impulsionador para o crescimento econômico e desenvolvimento do país, pois atua como rota de distribuição para as produções e transporte de cargas de diversas áreas.

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

Data: 16/09/2024

AVISO DE PAUTA - 60 MIL BENEFICIADOS: MINISTRO DOS TRANSPORTES INAUGURA TRAVESSIA URBANA DA BR-050, EM CRISTALINA-GO

A obra foi realizada pela Eco050 através do acordo de concessão e contou com investimento de R\$ 125 milhões. O conjunto de melhorias inclui duplicações, vias marginais e passarelas

O ministro Renan Filho, participa nesta terça-feira (17) da cerimônia de inauguração do conjunto viário de duplicações da BR-050, a chamada Travessia Urbana de Cristalina, em Goiás. A nova travessia traz imediatamente maior segurança tanto para condutores quanto pedestres, uma vez que a rodovia corta a cidade goiana e necessitava de mais passarelas. Outro benefício é a redução do tempo de viagem dos usuários, uma vez que a duplicação libera o fluxo de veículos em uma das principais rotas do agronegócio do país.

A obra contou com investimento de R\$ 125 milhões, empregados pela concessionária responsável pela rodovia, Eco050, através do acordo de concessão. O empreendimento contou com a duplicação de 3,7 km de rodovias, com a implantação de 6,2 km de vias marginais, a instalação de três passarelas e a construção de três dispositivos de retorno. No total, foram gerados 380 empregos diretos e indiretos. O trecho tem um fluxo de 5 mil veículos por dia.

Além de Renan Filho, também confirmaram presença para a solenidade diretores do Grupo EcoRodovias, da concessionária Eco050, deputados federais e de autoridades locais.

Cobertura de imprensa

Está previsto atendimento à imprensa no local da inauguração após a cerimônia.

SERVIÇO

O quê: Cerimônia de entrega da Travessia Urbana de Cristalina-GO

Quando: Terça-feira (17), às 10h30
Onde: Esquina da Av. José de Alencar com Salgado Filho - Cristalina-GO
(ponto de referência: BR-050 km 97, na via marginal sentido São Paulo)
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 16/09/2024

RODOVIAS - "LULA TROUXE CINCO VEZES MAIS RECURSOS PARA CÁ. É ASSIM QUE A GENTE TIRA SONHOS ANTIGOS DO PAPEL", AVALIA MINISTRO EM VISTORIA NA PARAÍBA



Renan Filho verificou instalações e trabalhos realizados na BR-230, principal ligação entre as maiores cidades do estado - FOTO: Luiz Siqueira/MT

Em onze meses, 20% de trabalho concluído. As obras da BR-230 na Paraíba, que ficaram quase sete anos sem avanços consideráveis, estão em franco andamento e foram vistoriadas nesta sexta-feira (13) pelo ministro Renan Filho. As visitas técnicas foram para averiguar tanto a qualidade quanto a velocidade de andamento das obras, uma vez que a rodovia possui a maior circulação de veículos entre litoral e região central do estado. O ministro dos Transportes percorreu quase 150 km e inspecionou a obra de adequação da rodovia entre Cabedelo e Oitizeiro, na região metropolitana de João Pessoa, e de duplicação no trecho que liga Campina Grande ao município de Pocinhos (Farinha).

“Serão destinados a essa duplicação aproximadamente R\$ 100 milhões, de um total de R\$ 524,5 milhões. Nós esperamos acelerar ainda mais os investimentos para que a gente possa entregar essa obra pronta até 2026. Esse é o desejo do presidente Lula e é por isso que eu estou aqui hoje ao lado do senador Veneziano e de outros parlamentares. Vou aproveitar e conversar com o prefeito de Campina Grande, com o governador do estado. Os recursos do Novo PAC amparam o bom andamento do projeto, e com a bancada federal somando esforços, todo mundo ganha”, apontou o ministro durante a inspeção. “Ano passado tivemos cerca de R\$ 150 milhões para esta obra através de emendas, isso foi fundamental. O substrato dessa fala é: o enviado à Paraíba não era o suficiente. O presidente Lula trouxe cinco vezes mais recursos para o estado. Assim a gente tira sonhos antigos do papel”, completou.

O projeto de duplicação da rodovia, que vai do entroncamento com a BR-104 em Campina Grande ao município de Pocinhos, contempla uma antiga demanda antiga da população que passa pela rodovia. Já a adequação da rodovia entre Cabedelo e João Pessoa soma 28 quilômetros de extensão e inclui serviços de drenagem, terraplenagem, construção de vias marginais e viadutos. Essa obra tinha sido paralisada em 2022, quando o contrato com o Exército, que executava o projeto, foi rescindido.

Próximos passos

Em 2023, o Ministério dos Transportes firmou um novo contrato e dividiu o empreendimento em duas etapas. A primeira etapa está em curso e a previsão é de que sejam investidos R\$151,4 milhões para ações ao longo de 11,4 quilômetros. Os trabalhos foram intensificados após período chuvoso e, até o momento, 15% do projeto foi concluído. Isso inclui quatro viadutos em operação dos seis projetados. Os dois restantes terão a construção iniciada até outubro deste ano, com entrega para 2025.

Na segunda etapa está o trecho urbano de João Pessoa, desde a BR-101 até o Porto de Cabedelo (do km 14 ao km 28). As obras contemplam a construção de sete viadutos para desafogar o trânsito na Região Metropolitana. O edital para licitação deste segmento deverá ser publicado ainda neste ano.

O ministro ressaltou que as obras em curso não são as únicas na Paraíba de relevância para a pasta. “Com essa duplicação na BR-230 pronta, teremos a adequação até a cidade de Patos, a alça



de acesso em Patos. Outra obra é o Arco Metropolitano de João Pessoa, com triplicação até Cabedelo. com o VLT em obra em Campina Grande, só para falar de algumas ações sob minha gestão. Mas também falando de Minha Casa, Minha Vida, do fortalecimento de ações portuárias, geração de emprego... As pessoas vão reconhecer que o retorno do Lula à presidência da república foi exitoso, fortaleceu a democracia, equilibrou as instituições. Não é só sorte não, é trabalho, dedicação, conhecimento da sociedade e priorizar quem mais precisa”, concluiu.

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

Data: 16/09/2024

AVISO DE PAUTA - RENAN FILHO ASSINA ORDENS DE SERVIÇO PARA A DUPLICAÇÃO DE TRECHOS IMPORTANTES DA BR-101/AL

Melhorias vão beneficiar cerca de 100 mil pessoas que moram nas regiões, entre elas 2 mil famílias indígenas

O ministro dos Transportes, Renan Filho, vai assinar, nesta segunda-feira (16), duas ordens de serviço para a duplicação de trechos remanescentes dos Lotes 2 (município de Joaquim Gomes) e 6 (município de Junqueiro) da BR-101/AL. As obras, que receberão investimento de cerca de R\$200 milhões, vão aumentar a segurança viária e beneficiar mais de 100 mil pessoas na região, entre elas duas mil famílias indígenas.

As melhorias dão continuidade ao Termo de Ajuste de Conduta (TAC) firmado com os povos indígenas da região em agosto de 2023. O impacto das intervenções ocorrerá nas comunidades tradicionais dos povos Wassu-Cocal, Karapotó, Karapotó Plak-ô e Kariri-Xocó.

Cobertura de imprensa

Os profissionais de imprensa poderão cobrir o evento sem a necessidade de credenciamento prévio.

SERVIÇO

O quê: Assinatura da Ordem de Serviço para duplicação de dois trechos da BR-101/AL

Quando: Segunda-feira (16), às 11h

Onde: Salão de Despachos, Palácio República dos Palmares - Rua Cincinato Pinto - Centro -Maceió (AL)

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

Data: 16/09/2024

AVISO DE PAUTA - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE OFICIALMENTE A SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO NESTA SEGUNDA-FEIRA (16)

Com o tema “A paz no trânsito começa por você”, estão previstas atividades em todo o país, de 18 a 25 de setembro. Ações educativas, reforço de fiscalização, palestras e seminários reforçarão o compromisso coletivo pela segurança viária

Autoridades de trânsito, gestores e representantes de entidades de todo o país que integram o Sistema Nacional de Trânsito participam nesta segunda-feira (16) da abertura oficial da Semana Nacional de Trânsito, na sede do Ministério dos Transportes, em Brasília. O evento dá início à mobilização nacional que visa reafirmar o compromisso coletivo dos brasileiros com a promoção da segurança viária e a cultura de paz no trânsito. No calendário oficial, a semana se estende de 18 a 25 de setembro, com ações pelo Brasil voltadas à conscientização de condutores, passageiros, motociclistas, ciclistas e pedestres, promovidas por órgãos governamentais e entidades do setor, sob coordenação da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) do Ministério dos Transportes.

Já estão confirmadas mais de 150 atividades, em todas as regiões do Brasil, envolvendo órgãos de trânsito e entidades parceiras. São ações educativas e de reforço de fiscalização, palestras e seminários, entre outras iniciativas, com o objetivo de reforçar o tema deste ano: “A paz no trânsito começa por você” – escolhido de forma inédita por votação popular. Durante a abertura, será

apresentada a mensagem escolhida, também por voto dos cidadãos, a ser utilizada por todas as campanhas educativas de todos os órgãos de trânsito do país em 2025.

Participam do evento o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro e secretários nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, e nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse; a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza; gestores do Sistema Nacional de Trânsito, integrantes do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres, Polícia Rodoviária Federal, Associação Nacional de Detrans, Confederação Nacional dos Transportes e Comissão de Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil, entre outras entidades parceiras.

Cobertura

Está previsto atendimento à imprensa após a abertura oficial. Não há necessidade de credenciamento prévio dos jornalistas interessados em cobrir o evento presencialmente. Haverá transmissão pelo YouTube do Ministério dos Transportes e redes sociais da Senatran.

SERVIÇO

O quê: Abertura oficial da Semana Nacional de Trânsito

Quando: Segunda-feira (16/9)

Onde: Auditório do Ministério dos Transportes – Bloco R, Esplanada dos Ministérios, Subsolo

Horário: 14h

Transmissão: <https://www.youtube.com/live/9ETmLLdtTvE>

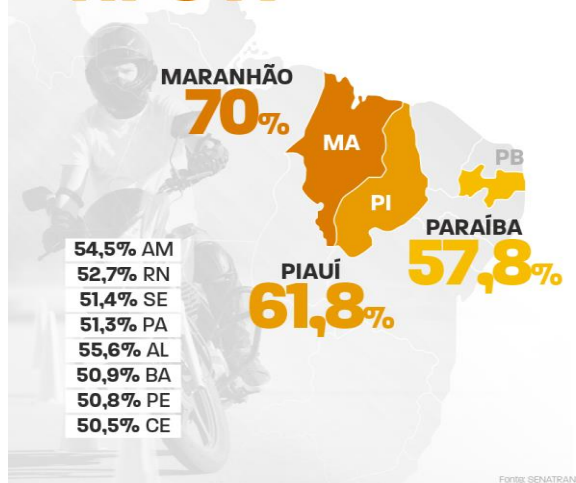
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 16/09/2024

TRÂNSITO - NORTE E NORDESTE LIDERAM RANKING QUE MAPEIA NÚMERO DE PROPRIETÁRIOS DE MOTO SEM CARTEIRA DE HABILITAÇÃO

Em onze estados brasileiros o percentual ultrapassa os 50%; dados integram pesquisa inédita da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)

PROPRIETÁRIOS DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS E CICLOMOTORES SEM CNH TIPO A



O crescimento na venda de motos evidenciou um número alarmante. Em onze estados brasileiros mais da metade dos proprietários de motocicletas, motonetas e ciclomotores não tem habilitação do tipo A, necessária para dirigir este tipo de veículo.

O Maranhão lidera o ranking, onde o índice chega a 70%. Os dados integram uma pesquisa inédita divulgada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Confira a íntegra do levantamento clicando aqui

https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio_moto_2024_final.pdf

Dentre os aspectos que chamam atenção no levantamento está o fato de que todos os estados da lista com mais de 50% dos proprietários de moto sem habilitação, estão nas regiões Norte e Nordeste do país.

O estudo também apresenta os estados com menores percentuais de discrepância. Santa Catarina é o que tem o índice mais baixo, possuindo

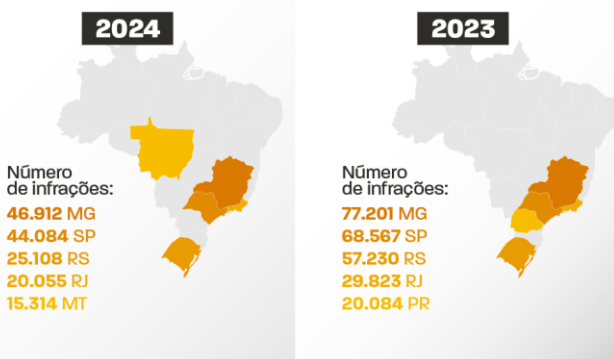
18,9% de proprietários de veículos automotores de duas rodas que não possuem habilitação própria.

Mais motos nas ruas

A pesquisa Senatran revela mudanças na dinâmica da mobilidade urbana, dificuldade de acesso à carteira de motorista por parte da população devido ao valor e crescimento dos aplicativos de serviços para entrega e transporte, impulsionados tanto por quem consome, quanto por quem tem nesses serviços fonte principal ou complemento de renda. É o que observa o secretário Nacional de Trânsito, Adualdo Catão.

“O acesso à carteira de habilitação implica em uma maior formalização e isso tem duas externalidades positivas. A primeira é que aumenta a segurança viária. O cidadão, quando está regularizado, tende a agir conforme as regras. O segundo ponto é a questão da inclusão social. É muito importante termos consciência do quanto a questão da CNH está ligada ao emprego formal e à atividade econômica remunerada”, disse.

RANKING DE INFRAÇÕES POR DIRIGIR SEM CNH DO TIPO A



Atualmente o Brasil possui 34,2 milhões de motos, motocicletas e ciclomotores registrados e 32,5 milhões de donos de motocicletas. Isso representa 28% de toda a frota nacional. As projeções feitas pela Senatran indicam que em seis anos esse percentual pode chegar a 30%.

Infrações

Entre os anos de 2023 e agosto de 2024 os órgãos de trânsito brasileiros registraram ao menos 714,7 mil infrações por dirigir moto, motonetas e ciclomotores sem habilitação.

Minas Gerais foi o campeão de multas, aparecendo com um total de 124,1 mil neste período. Em segundo lugar aparece São Paulo, totalizando 112,6 mil, e o Rio Grande do Sul

ocupa a terceira posição, com 57,2 mil infrações do tipo nos dois anos observados.

“Esses dados levam a uma série de questionamentos sobre o aumento no uso de motocicletas e como isso tem impacto no trânsito. É preciso conscientizar a população sobre a importância de conduzir de acordo com a lei e democratizar o acesso à CNH”, concluiu Adualdo Catão.

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

Data: 16/09/2024

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO E MANUTENÇÃO ESTÃO PROGRAMADAS PARA O SAI

Redação Portogente

Podas de árvores e lavagem de placas, também, terão serviços realizados no trecho.

A Ecovias programou obras de pavimentação, manutenção e conservação nas rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) entre os dias 16 e 22 de setembro. Os serviços serão realizados em todos os trechos das rodovias e têm como objetivo manter a qualidade das vias, a segurança e o conforto dos usuários.



Foto: Divulgação/Ecovias

Na Rodovia Anchieta, entre os km 9,7 e 65, em ambas as direções, ocorrerão intervenções no pavimento, túneis, passarelas e viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas e reparo de defensas metálicas, das 8h às 17h e das 21h às 5h. Durante o período noturno, também está prevista a sinalização vertical de placas.

Na Rodovia dos Imigrantes, entre os km 11 e 70, em ambas as direções, serão realizados serviços de manutenção do pavimento, túneis, passarelas e viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas e reparo de defensas metálicas, das 8h às 17h. A sinalização vertical de placas será realizada durante o período noturno, das 21h às 5h, em todo o trecho e em ambos os sentidos da rodovia.

Já as rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, em toda a extensão e em ambos os sentidos, receberão trabalhos manutenção do pavimento, de túneis, passarelas e viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas e reparo em defensas metálicas, das 8h às 17h e das 21h às 5h. Para as mesmas vias, no período noturno, das 21h às 5h, estão previstos trabalhos de sinalização vertical de placas.

As Interligações Baixada e Planalto, assim como na saída de Guarujá pela SP-248, nos dois sentidos e em toda a extensão das vias, serão executados serviços de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas e viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas e reparo em defensas metálicas, das 8h às 17h e das 21h às 5h. Para o período noturno, entre 21h e 5h, estão programados os serviços de sinalização vertical de placas.

Serviços como os de varrição manual e mecanizada, cata-papel, coleta de lixo e entulho, poda, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail também serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Bloqueios

No período de 16 a 19 de setembro, das 20h às 05h, a pista sul da Via Anchieta será interditada para obras. Durante os bloqueios, a descida para o litoral será realizada pela pista Norte da Anchieta e pista Sul da Imigrantes. Já a subida será realizada pela pista Norte da Rodovia dos Imigrantes.

Já a pista Norte da Anchieta será interditada no sábado (21), setembro, das 9h às 18h. Durante os bloqueios, o motorista poderá utilizar a pista Sul da Via Anchieta ou a pista Sul da Rodovia dos Imigrantes para a descida. A subida da serra será realizada apenas pela pista Norte da Imigrantes.

Nos dias 20 e 21 de setembro, entre 23h30 e 5h30, a pista Norte da Rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra para transposição de cargas especiais. Nesse período, os motoristas poderão subir apenas pela pista Norte da Via Anchieta.

As datas e horários dos bloqueios podem ser alterados conforme as condições climáticas e de tráfego, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/09/2024

COFCO INTERNATIONAL ABRE MAIS DE 150 VAGAS NO PORTO DE SANTOS

Redação Portogente

Os candidatos podem se inscrever até o dia 30 de setembro pelo site.

Com a ampliação do novo Terminal Portuário, a COFCO International está expandindo o seu time de talentos com mais de 150 novas vagas para Santos.



As vagas estão distribuídas entre a área administrativa, liderança, operação e manutenção. Os candidatos podem se inscrever até o dia 30 de setembro pelo site: www.risingcapital.com.br/cofco.

Foto: Divulgação

O período de seleção será de outubro a dezembro deste ano e após passar por essa etapa, os selecionados iniciarão sua trajetória na companhia entre janeiro e fevereiro de 2025. Posições que

exijam OGMO serão divulgadas via Editais conforme lei de Portos 12.815/2013 e 9.719/1998.

Áreas de Atuação:

- Administrativa:

- Assistente Contábil
- Analista Processos PL
- Assistente Administrativo JR
- Engenheiro De Segurança Do Trabalho PL
- Recepcionista

- Operação:

- Assistente Navegação
- Assistente Manut Predial
- Balanceiro II
- Controlador Tráfego
- Eletricista II
- Operador CCO I
- Operador Galeria I

- Liderança:

- Líder Operações III
- Supervisor Manutenção Mecânica

- Manutenção:

- Eletricista I
- Eletricista II
- Mecânico II
- Programador Manutenção JR
- Planejador De Manutenção JR
- Técnico Em Lubrificação

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/09/2024

PORTOS COMO ELOS DE REDE GLOBAL DE SUSTENTABILIDADE

Editorial Portogente

O objetivo do projeto ecológico é o de elevar ao máximo a sustentabilidade.

Doravante, estabelecer equilíbrio entre os interesses econômicos e ecológicos é pauta fundamental e padrão essencial para todos os modos de transporte, tendo em vista que qualquer modal tem um certo impacto na natureza. No caso dos portos, dos ruídos à poluição da água e do solo por produtos químicos, entre tantos impactos adversos, são necessárias análise e revisão das questões ambientais no âmbito portuário, incluindo as ferramentas para avaliar e minimizar esse impacto ambiental.



Foto: Reprodução

Veja mais: Algo muito errante e pouco plano

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116090-algo-muito-errante-e-pouco-plano>

A Revolução Industrial trouxe inovações tecnológicas que impulsionaram o desenvolvimento global e elevaram a qualidade de vida. No entanto, esse progresso veio acompanhado de um aumento significativo na emissão de gases de efeito estufa, impactando diretamente a atmosfera. Hoje, as mudanças climáticas resultantes dessas emissões são sentidas em todo o mundo, e a urgência de mitigar seus efeitos nunca foi tão clara. É imperativo reduzir as emissões e adaptar os sistemas existentes para enfrentar as consequências iminentes de uma crise climática em um crescendo.

Veja mais: Indústria 4.0: O salto tecnológico do Brasil na última década

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/115707-industria-4-0-o-salto-tecnologico-do-brasil-na-ultima-decada>

Nas cidades portuárias, como Santos, portos e terminais enfrentam desafios singulares relacionados às alterações climáticas. O aumento do nível do mar e as mudanças nos padrões de marés e clima representam riscos significativos para a operação portuária, podendo causar prejuízos econômicos e logísticos severos. Além disso, a expansão das cidades ao redor dos portos criou demandas por espaços públicos para lazer e desenvolvimento urbano. Enquanto isso, países como Estados Unidos e nações da Europa já lideram iniciativas de longo prazo para descarbonizar seus portos e pressionar a indústria naval a seguir esse caminho sustentável.

Veja mais: Futuro do Porto de Santos e a eleição municipal

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116082-futuro-do-porto-de-santos-e-a-eleicao-municipal>

Seguindo a tendência global, os portos brasileiros precisam incorporar de forma urgente a redução da pegada de carbono em seus modelos de negócios. Isso deve ser parte essencial das políticas de sustentabilidade e ESG (Governança Ambiental, Social e Corporativa). Mais do que simples plataformas de transporte, os portos devem assumir o papel de promotores de uma economia azul, voltada para o uso sustentável dos recursos marinhos. As soluções estão ao nosso alcance e são amplamente conhecidas. A transição para fontes de energia renovável não é apenas uma necessidade ambiental, mas também uma oportunidade econômica.

Veja mais: Logística sustentável: o impacto do ESG no setor de transportes

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/115433-logistica-sustentavel-o-impacto-do-esg-no-setor-de-transportes>

A adoção de fontes renováveis de energia, como solar e eólica, já é realidade em alguns portos e terminais pelo mundo. Trata-se de uma solução eficaz, relativamente simples de implementar e que traz múltiplos benefícios: desde a redução nas emissões de gases de efeito estufa até economias significativas nos custos de energia elétrica. Estabelecer planos de longo prazo e investir em adaptações estruturais são medidas fundamentais para garantir a viabilidade dos portos no futuro. Ao



avançar rumo à descarbonização, os portos nacionais estarão protegendo não apenas suas operações, mas também o meio ambiente e a qualidade de vida nas cidades que os cercam.

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

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/09/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INOVAÇÃO: A CHAVE PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA E DOS PORTOS BRASILEIROS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A realização do Inova Export, um evento que reúne especialistas, startups e líderes do setor para discutir as inovações na infraestrutura logística e portuária, demonstra a crescente importância da tecnologia para o futuro da logística e do comércio exterior brasileiro. A busca por soluções inovadoras é fundamental para garantir a competitividade do país no cenário global, cada vez mais exigente e dinâmico.

O setor portuário e logístico, tradicionalmente conservador, passa por uma transformação profunda impulsionada pela tecnologia. A adoção de soluções inovadoras, como a internet das coisas, a inteligência artificial e a automação, permite otimizar processos, reduzir custos e aumentar a eficiência operacional. Ao automatizar tarefas repetitivas e otimizar a gestão de informações, as empresas podem se concentrar em atividades de maior valor agregado, como a gestão da cadeia de suprimentos e o desenvolvimento de novos produtos e serviços.

A participação de startups nesse evento é um sinal claro da importância da inovação aberta para o setor. As startups, com sua agilidade e capacidade de desenvolver soluções disruptivas, podem trazer novas perspectivas e ideias para as empresas tradicionais. A parceria entre grandes empresas e startups pode gerar sinergias e acelerar o processo de inovação.

A discussão sobre o futuro das tecnologias no setor de infraestrutura e as oportunidades de financiamento para inovação é fundamental para o desenvolvimento do setor. A criação de um ecossistema de inovação, que facilite a interação entre empresas, universidades, centros de pesquisa e governo, é essencial para estimular o desenvolvimento de novas tecnologias e a sua aplicação no setor.

A inovação não é apenas uma questão tecnológica, mas também cultural. As empresas precisam investir em treinamento e desenvolvimento de seus colaboradores, para que possam acompanhar as mudanças tecnológicas e adotar novas formas de trabalho. A cultura da inovação deve ser incentivada em todos os níveis da organização, desde a alta gestão até os colaboradores de linha de frente.

Em suma, o Inova Export demonstra que o setor portuário e logístico brasileiro está atento às tendências globais e busca se adaptar às novas realidades. A inovação é a chave para o futuro do setor, permitindo que o Brasil se torne um hub logístico de classe mundial e aumente sua competitividade no comércio internacional. É fundamental que o governo, as empresas e a academia trabalhem em conjunto para fomentar a inovação e garantir que o Brasil se beneficie dos avanços tecnológicos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PROMESSA E CRÍTICAS

O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello, prometeu entregar 50 rodovias estaduais restauradas até metade do próximo ano. O compromisso foi assumido durante visita a São Miguel do Oeste, na última sexta-feira. E aproveitou para voltar a atacar o Ministério dos Transportes e o Governo Federal. “Estamos fazendo grandes obras porque não podemos esperar pelo governo federal. Eles cuidam das rodovias federais, nós cuidamos das estaduais”, destacou.

APOIO A MOA

O ministro dos Transportes, Renan Filho, manifestou seu apoio à candidatura do deputado federal Hugo Moa (Republicanos-PB) à Presidência da Câmara. Em entrevista a uma emissora de TV na última sexta-feira, ele disse que Moa é o favorito e tem “experiência” para o cargo. “Eu acredito que Hugo é uma pessoa experiente e preparada, conhece bem o funcionamento da Câmara dos Deputados, e para a Paraíba seria a abertura de novas possibilidades para o desenvolvimento do Estado”, declarou.

OPERAÇÃO NO RIO URUGUAI 1

Ação realizada pelo Ibama na última semana no Rio Grande do Sul identificou 26 portos clandestinos ao longo do rio Uruguai, no noroeste do estado. E aplicou multas e notificações a 21 proprietários de terra por delitos ambientais, como abertura de portos sem licença e destruição da Área de Preservação Permanente (APP) no entorno do rio para a construção de atracadouros. Agentes do órgão federal percorreram três municípios próximos à fronteira com a Argentina, região onde ocorre contrabando de produtos como a soja.

OPERAÇÃO NO RIO URUGUAI 2

Na Argentina, segundo o Ibama, cereais como a soja são transportados por caminhões até a margem do rio para serem transportados por barcaças ao lado brasileiro, burlando os impostos em ambos os países.

OPERAÇÃO NO RIO URUGUAI 3

Como resultado, o Ibama emitiu 11 multas ambientais a infratores que foram identificados, no valor total de R\$ 500 mil, e em dez notificações prévias, a fim de elucidar quem são os demais infratores responsáveis por parte dos portos clandestinos. Os portos foram embargados para recuperação ambiental das áreas degradadas.

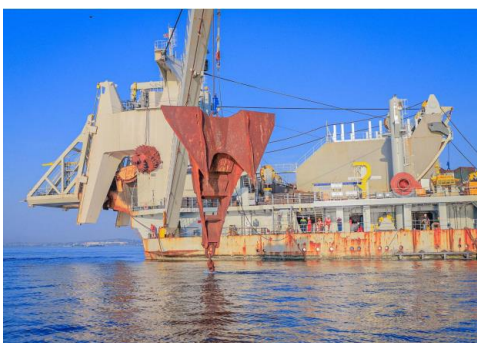
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

SUDESTE EXPORT - SUDESTE EXPORT 2024 EXPLORA DESAFIOS LOGÍSTICOS E AMBIENTAIS DA REGIÃO

Especialistas debatem modernização de portos e aeroportos, interligações modais e redução de carbono no setor de transportes

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebnews.com.br



Serviço de dragagem no Porto do Rio de Janeiro: expectativa é de que o aprofundamento do canal de navegação permita que mais embarcações de 366 metros atraiam no complexo (Foto: Eduardo Oliveira/MPor)

São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo. Os quatro estados estarão em foco nestas segunda (16) e terça-feira (17) no Sudeste Export. O fórum regional de infraestrutura, logística, transportes e inovação vai reunir autoridades e especialistas na Associação Comercial de São



Paulo (ACSP) para discutir desafios e soluções do setor para a região. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, tem presença confirmada.

Entre os temas que serão abordados durante os dois dias de evento estão a busca por melhorias para a modernização da infraestrutura terrestre da região, em especial aos acessos para os portos, como os de Santos e São Sebastião (SP), Rio de Janeiro e Vitória (ES).

Um dos principais desafios enfrentados é justamente a necessidade de interligações mais eficientes entre esses modais, o que potencializaria a capacidade de escoamento e reduziria o impacto ambiental do transporte.

Já no setor aquaviário, estão previstas obras de dragagem em Santos e no Rio de Janeiro. A expectativa é de que o aprofundamento dos canais de navegação permita que navios de 366 metros atraiam com mais frequência nesses portos, aumentando a competitividade no mercado nacional e internacional.

Sobre os aeroportos, já foram anunciados investimentos em terminais das quatro capitais dos estados do Sudeste, com destaque para Congonhas e Guarulhos (SP), Vitória e o Santos Dumont (RJ). Além disso, o Ministério de Portos e Aeroportos já anunciou que prevê a construção de um novo aeroporto para atender a alta demanda de voos na Grande São Paulo.

Outro assunto que terá grande relevância no fórum é a descarbonização, com foco nas estratégias e compromissos para reduzir emissões de carbono. A pressão por regulamentações ambientais mais rígidas e a necessidade de adaptação a essas novas normas serão pontos cruciais dos debates, já que o setor de transporte terá de se alinhar a exigências globais de sustentabilidade.

Além do ministro Silvio Costa Filho, outra grande atração desta edição do Sudeste Export será o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima. À frente da pasta, ele tem atuado fortemente na aquisição de recursos e investimentos em todas as regiões do estado e nos mais variados segmentos.

Um dos projetos a que Jorge Lima tem se dedicado com mais afinco é a recuperação do Polo Industrial de Cubatão, na Baixada Santista. Neste ano, o secretário reuniu empresários alemães para um roadshow, no qual eles puderam conhecer todo o espaço e as oportunidades de negócios no setor industrial dessa região e do estado.

ACSP

O Sudeste Export 2024 será realizado no auditório principal da Associação Comercial de São Paulo (ACSP). A entidade tem se mostrado interessada e engajada no setor de logística e infraestrutura a partir de seus órgãos de consulta como, por exemplo, o Comitê de Usuários de Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo.

“Esse colegiado reúne operadores, armadores, representantes de entidades ligadas ao setor, entre outros, para discutir ações que melhorem a logística portuária e, conseqüentemente, impactem positivamente nas exportações e importações, tais como, descarbonização das embarcações; desburocratização dos processos para diminuir custos de importadores e exportadores nas transações de produtos com outros países; racionalização de operações logísticas e da coordenação de janelas de agendamento com base no ETA (Estimated Time of Arrival)”, comentou Roberto Ordine, presidente da ACSP.

Ordine destacou a oportunidade que o fórum traz de reunir, no mesmo espaço, as principais autoridades e empresários, visando as oportunidades de aperfeiçoar a infraestrutura e o desenvolvimento econômico de São Paulo e de toda a região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

INOVA EXPORT - INOVA EXPORT DEBATE A TRANSFORMAÇÃO TECNOLÓGICA NA INFRAESTRUTURA

Evento dentro do Sudeste Export destaca inovação e impacto das startups na modernização dos setores portuário e logístico

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



Dentro da programação do Sudeste Export, o Inova Export terá três painéis, abordando temas como inovação em ação, tecnologias aplicadas e o impacto das startups no setor (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

A edição 2024 do Sudeste Export, em São Paulo capital, será aberta nesta segunda-feira, dia 16, com o Inova Export, que visa impulsionar a inovação na infraestrutura logística e portuária. Organizado pelo HUB Brasil Export, o evento vai reunir na Associação Comercial de São Paulo especialistas, startups e líderes do setor para discutir o futuro da tecnologia no ambiente portuário e logístico.

O Inova Export contará com três painéis, abordando temas como inovação em ação, tecnologias aplicadas e o impacto das startups no setor. Além disso, haverá keynotes de destaque, que discutirão o futuro das tecnologias no setor de infraestrutura e as oportunidades de financiamento para inovação.

A programação será iniciada por Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export, seguido pela apresentação da diretora executiva do HUB Brasil Export, Karina Martins.

No primeiro painel, “Transformando o setor”, especialistas como Raul Vieira, Mariane Takahashi e Alessandra Andrade explorarão as inovações em andamento dentro das principais entidades do setor. O painel seguinte, “Desbloqueando inovações” trará executivos de empresas como Santos Brasil, Ultracargo e Vports para discutir as tecnologias já aplicadas ao setor.

Para encerrar, o terceiro painel “Mudando o jogo” abordará como as startups estão revolucionando o setor, com a presença de líderes como Rene Rodrigues e Geraldo Santos.

Startups também terão a oportunidade de apresentar suas soluções inovadoras em pitches de três minutos, trazendo uma dinâmica especial ao evento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

INFRAJUR DEBATE CLIMA, RISCOS E CONFLITOS NO SETOR DE LOGÍSTICA

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

No primeiro dia de atividades do Sudeste Export, nesta segunda-feira (16), em São Paulo, será realizado o InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento reunirá especialistas e autoridades jurídicas para discutir questões legais cruciais para o setor.

A abertura acontecerá às 16h, com a participação do desembargador do Tribunal Regional do Trabalho Celso Peel, coordenador científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export. Ele apresentará as diretrizes do encontro e sua importância para o setor.

Logo em seguida será realizado o primeiro painel, “Desafios e perspectivas do Judiciário em relação às questões climáticas e aos licenciamentos de grandes obras de infraestrutura”.

O segundo painel irá discutir os adicionais de risco e periculosidade nas operações portuárias.



O evento será encerrado com uma palestra especial sobre a atuação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/09/2024

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO SUDESTE EXPORT 2024

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Confira a programação do Sudeste Export **16 de setembro**

09:30 – 10:00: Credenciamento e início da transmissão ao vivo pela TV BE News

10:00 – 10:20: Abertura oficial Brasil Export, Ministério dos Portos e Aeroportos de Governo do Estado de São Paulo

Boas-vindas pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião e demais autoridades Diretrizes, objetivos e ações futuras sobre inovação e tecnologia nos setores de portos, logística e infraestrutura pelo MPOR

Participantes:

Fabricio Guimarães Julião – CEO do Grupo Brasil Export

10:20 – 10:30: Apresentação do HUB Brasil Export

Participantes:

Karina Martins – Diretora Executiva do HUB

10:30 – 11:00: Painel 1: Transformando o setor

Tema: Inovação e tecnologia em ação (entidades do setor)

Participantes:

Raul Vieira – Acelerador de Negócios e Startups, Senai

Mariane Takahashi – CEO da ABSTARTUPS

Ivo Mainardi – Supervisor do Metrô de São Paulo

Alessandra Andrade – Coordenadora do Conselho de Inovação e Diretora

11:00 – 11:30: Intervalo

11:30 – 12:00: Painel 2: Desbloqueando inovações

Tema: Tecnologias aplicadas ao setor

Participantes:

Renata Bolsoni Peres – Gerente de TI da Santos Brasil

Rafael Fuschella – Gerente de TI da Ultracargo

David Neto – Gerente de TI da VPorts- Autoridade Portuária

12:00 – 12:20: Keynote BNDES

Linhas de financiamento e ações de fomento para o incentivo à inovação no setor de infraestrutura

12:15 – 12:30: Pitches inovadores com as startups

Participantes:

Manuel Toledo – CEO da Startup Obra Lean

Karol Oliveira – CEO da Startup BidMax

Lucas Nunes – CEO da Startup Ellox



12:30 – 13:00: Painel 3: Mudando o jogo

Tema: Como as startups estão redefinindo o futuro

Participantes:

Rene Rodrigues – Diretor do Acelera Fiesp e Investidor Anjo BR Angel
Márcio Guerra de Carvalho – Consultor de Comércio Exterior e Internacionalização no Sebrae-SP
Geraldo Santos – Acionista e Diretor de Novos Negócios na FCJ GROUP
Luiz Simões – CEO da HXTOS
Isadora Azzalin – Community Manager da AZZAS Tecnologia

13:00 – 13:00: Encerramento do Inova Export

15:00 – 16:00: Painel 1 do Sudeste Export 2024

Tema: Descarbonização no setor de transportes

Compromissos com a redução de emissões de carbono e estratégias para a gestão desses recursos
Práticas já adotadas e os planos futuros para a descarbonização na navegação e nos transportes terrestres

Avaliações dos impactos ambientais nos transportes e adoção de metas de redução de emissões

Preparação para encarar regulamentações ambientais mais restritivas

Moderação:

Núria Bianco – Jornalista e Apresentadora da Rede BE News de Comunicação

Participantes:

Larissa Amorim – Diretora de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos
Danilo Veras – Head de Public Affairs da Maersk para a América Latina
Lucas Asfor – Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Anderson Abreu – Gerente Geral de Relacionamento Institucional e Governamental da VLI

16:00 – 16:30: InfraJur (Abertura)

Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

Participantes:

Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira – Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export

16:30 – 17:30: Painel 1 do InfraJur

Tema: Desafios e perspectivas do Judiciário quanto aos desafios climáticos e aos licenciamentos de grandes obras de infraestrutura

17:30 – 18:00: Painel 2 do InfraJur

Tema: Adicionais de risco e periculosidade nas operações portuárias

18:00 – 18:30: InfraJur: Palestra Especial de Encerramento

Tema: Atuação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso)

18:30 – 20:00: Sessão Solene

Sessão solene de abertura

20:00 – 22:00: Coquetel

Confira a programação do Sudeste Export 17 de setembro

08:30 – 09:00: Credenciamento

09:00 – 09:30: Credenciamento e início da transmissão ao vivo pela TV BE News
Palestra Especial

09:30 – 10:30: Painel 2 do Sudeste Export 2024

Tema: Oportunidades para a indústria do óleo e gás e os desafios logísticos do setor
Ações para ganhos de competitividade e modelos de negócio
Aspectos regulatórios e jurídicos
Boas práticas sustentáveis na exploração e distribuição do mercado

10:30 – 11:00: Intervalo 2

11:00 – 12:00: Painel 3 do Sudeste Export 2024

Tema: Competitividade e demandas logísticas da agroindústria
Capacidade de escoamento e armazenagem na região Sudeste
Infraestrutura dos equipamentos logísticos para movimentação de cargas
Realidades fiscais e de incentivo à economia
Transformação de processos industriais para a “nova economia verde”

12:00 – 13:00: Painel 4: Desafios para melhorias

Tema: Desafios para melhorias dos acessos terrestres aos portos da região Sudeste
Desafios para a melhoria da infraestrutura de acessos terrestres
Modelos para financiamento de grandes obras viárias
Os papéis do Poder Público e da iniciativa privada no desenvolvimento de novos corredores logísticos

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

NACIONAL - EMPRESAS JÁ PODEM ADERIR AO PROGRAMA DE DEPRECIÇÃO ACELERADA

Caberá ao MDIC e ao Ministério da Fazenda relacionar máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos que podem ser objeto do benefício

Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebenews.com.br



Segundo Geraldo Alckmin, o Governo prepara uma nova fase para o programa, mas a medida ainda precisa passar pelo aval do Orçamento (Foto: Cadu Gomes/VPR)

As empresas dos 23 setores industriais beneficiadas pelo programa de depreciação acelerada já podem solicitar à Receita Federal a adesão à iniciativa. A informação é do vice-presidente e ministro do Comércio, Indústria e Serviços, Geraldo Alckmin.

Os benefícios da depreciação acelerada são válidos somente para o lucro real das empresas. Estão previstos R\$ 3,4 bilhões em créditos financeiros para a compra de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos novos. Do montante, R\$ 1,7 bilhão será concedido em 2024 e a outra metade em 2025.



De acordo com Alckmin, o Governo prepara uma nova fase para o programa, mas a medida ainda precisa passar pelo aval do Orçamento. “Isso já está no orçamento para este ano e para o ano que vem. O que nós estamos trabalhando é fazer uma nova fase”, disse.

O ministro ressaltou que na primeira fase foram escolhidos os setores “com menos estímulos”. Segundo ele, é possível que a segunda fase seja implantada em 2025. A medida está sendo estudada com o Ministério da Fazenda.

Entenda o programa

Quando uma empresa adquire um bem de capital, ela pode abater seu valor nas declarações futuras do Imposto de Renda e Pessoa Jurídica (IRPJ) e de Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL). Em condições normais, esse desconto é feito em até 20 anos, conforme o bem vai se depreciando. Com o programa do Governo, o abatimento pode ser feito em duas etapas: 50% no primeiro ano e 50% no segundo.

O decreto do Governo assinado no último dia 12 também estabelece um sistema de cotas com recursos destinados a cada setor proporcionais ao tamanho das atividades na economia brasileira. A norma determina que os valores destinados a cada um deles não podem ultrapassar o limite de 12% do total do programa.

O Ministério do Desenvolvimento, Comércio, Indústria e Serviços (MDIC) poderá exigir das empresas beneficiadas obrigações relacionadas à promoção da indústria nacional a sustentabilidade e a agregação de valor no país.

Quais os setores:

- 1) Alimentos;
- 2) Artefatos de couro, artigos para viagem e calçados;
- 3) Produtos têxteis;
- 4) Confecção de artigos de vestuário e acessórios;
- 5) Produtos de madeira;
- 6) Papel e celulose;
- 7) Impressão e reprodução de gravações;
- 8) Biocombustíveis;
- 9) Produtos químicos (exceto beneficiados pelo Reiq);
- 10) Farmacêuticos;
- 11) Produtos de borracha e plástico;
- 12) Minerais não metálicos;
- 13) Metalurgia;
- 14) Produtos de metal;
- 15) Equipamentos de informática, eletrônicos e ópticos;
- 16) Aparelhos e materiais elétricos;
- 17) Máquinas e equipamentos;
- 18) Peças e acessórios para veículos;
- 19) Equipamentos de transporte, exceto veículos automotores (fabricação de trens, navios e aeronaves);
- 20) Construção de edifícios;
- 21) Móveis;
- 22) Obras de infraestrutura;
- 23) Produtos diversos (material de escritório, guarda-chuva, painéis, letreiros, joalheria, instrumentos musicais, artigos esportivos e outros produtos considerados de produção residual).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

NACIONAL - CONAB ESTIMA QUEDA NA SAFRA 2023/2024 DEVIDO A CLIMA ADVERSO

Projeção de setembro divulgada pela companhia de abastecimento aponta redução de 21 milhões de toneladas em relação ao ciclo anterior

Da Redação redacao.jornal@redebeneuws.com.br



Conforme a projeção, a área destinada ao cultivo do milho diminuiu, com a colheita total estimada em 115,72 milhões de toneladas, uma queda de 12,3% em relação à safra anterior. Foto: Wenderson Araújo/Trilux via Agência Brasil

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), em sua projeção de setembro para a safra 2023/2024, estima uma produção de 298,41 milhões de toneladas, o que representa uma redução de 21,4 milhões de toneladas em relação ao ciclo anterior.

De acordo com a Conab, essa diminuição é principalmente atribuída ao atraso na regularização das chuvas no início do plantio, somado às precipitações insuficientes durante parte do ciclo das lavouras nos estados do Centro-Oeste, Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia, São Paulo e Paraná. Além disso, o excesso de chuva no Rio Grande do Sul também prejudicou as lavouras de primeira safra.

“Os estados paulista e paranaense, além de Mato Grosso do Sul, também apresentaram condições adversas durante o desenvolvimento das culturas de segunda safra. Ainda assim, esta é a segunda maior safra a ser colhida na série histórica”, destacou a Conab.

A área plantada está estimada em 79,82 milhões de hectares, um aumento de 1,6% em relação a 2022/2023, porém a produtividade média caiu 8,2%, de 4.072 quilos por hectare no ciclo anterior para 3.739 quilos por hectare nesta safra.

Entre as culturas afetadas pelo clima adverso, a soja se destaca. A produção da oleaginosa está estimada em 147,38 milhões de toneladas, 7,23 milhões de toneladas a menos que na safra anterior. “A queda observada se deve, principalmente, ao atraso do início das chuvas, às baixas precipitações e às altas temperaturas nas áreas semeadas entre setembro e novembro, nas regiões Centro-Oeste e Sudeste e na região do Matopiba [Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia]”, informou a Conab.

Em Mato Grosso, maior produtor de soja, a produção alcançou 39,34 milhões de toneladas, uma queda de 11,9% em relação ao primeiro levantamento e 15,7% em comparação à safra passada. No Rio Grande do Sul, o excesso de chuvas também impactou negativamente a produção.

Milho

O milho também sofreu com o clima. Na primeira safra, altas temperaturas e chuvas irregulares afetaram regiões como Minas Gerais. “No segundo ciclo do cereal, o clima foi mais favorável em Mato Grosso e Goiás, por exemplo. Mas em Mato Grosso do Sul, São Paulo e Paraná, veranicos ocorridos em março e abril, junto com altas temperaturas e ataques de pragas, comprometeram o potencial produtivo”.

A área destinada ao cultivo do milho também diminuiu, com a colheita total estimada em 115,72 milhões de toneladas, uma queda de 12,3% em relação à safra anterior.

Algodão

Para o algodão, a Conab apontou uma queda de 1,5% na produtividade, com estimativa de 4.561 quilos por hectare. No entanto, a área plantada aumentou 16,9%, o que resultou em um crescimento de 15,1% na produção. A colheita de algodão em pluma é estimada em 3,65 milhões de toneladas, “novo recorde para a série histórica”.

Arroz e feijão

A produção de arroz e feijão também apresentou crescimento. A safra de arroz está estimada em 10,59 milhões de toneladas, um aumento de 5,5% em relação ao ciclo anterior, impulsionado pela maior área cultivada. No caso do feijão, a safra total foi estimada em 3,25 milhões de toneladas, 7% superior à safra passada, com destaque para o aumento de 18,5% na produção da segunda safra da leguminosa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE MINAS FIRMA ACORDO DE COOPERAÇÃO COM O PORTO DE ROTERDÃ

Parceria tem por objetivo de facilitar cooperações em áreas como inovação, agricultura e fertilizantes
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Assinatura de memorando de entendimentos envolveu autoridades mineiras e da Holanda no Palácio das Mangabeiras (Foto: Divulgação/Invest Minas)

A PARTIR DESSE MEMORANDO, AMPLIAMOS AS POSSIBILIDADES DE NEGÓCIOS COM A EUROPA E DE COMERCIALIZAÇÃO DOS PRODUTOS MINEIROS PARA TODO O MUNDO”

FERNANDO PASSALIO

secretário de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais

O Governo de Minas Gerais anunciou na última semana uma assinatura de memorando de entendimento com o Porto de Roterdã, na Holanda, considerado um dos principais complexos portuários da Europa. Segundo o Governo Estadual, o documento tem como objetivo facilitar cooperações

em temas voltados às áreas de agricultura, fertilizantes, recursos minerais descarbonizados, minerais críticos e inovação.

Assinaram o documento o diretor-presidente da Invest Minas, João Paulo Braga, o diretor de Atração de Investimentos da agência, Ronaldo Barquette, e a vice-embaixadora dos Países Baixos, Afke Idzardina Mulder, em cerimônia realizada no Palácio das Mangabeiras, na capital Belo Horizonte.

“Minas dá mais um passo importante para fortalecer os acordos comerciais de exportação. A partir desse memorando, ampliamos as possibilidades de negócios com a Europa e de comercialização dos produtos mineiros para todo o mundo”, destacou o secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico, Fernando Passalio.

Segundo o Governo de Minas, serão realizados seminários de investimento e comércio para empresas europeias para informar sobre as oportunidades e condições de negócios no estado.

“O Porto de Roterdã é o maior da Europa e é considerado a porta de entrada e saída de mercadorias no continente europeu. Por lá, passam as exportações das principais commodities brasileiras, por isso essa assinatura ganha tanta importância”, comentou o diretor-presidente da Invest Minas, João Paulo Braga.

O presidente da Invest Minas complementou dizendo que a assinatura com o porto europeu representa uma grande oportunidade de mostrar aos grandes investidores do mundo os benefícios e futuros negócios no estado mineiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - UM RINOCERONTE. UM CISNE. O QUE ESSES ANIMAIS TÊM A VER COM GESTÃO DE RISCO? E COM GOVERNANÇA?



HUDSON CARVALHO

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

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

“O risco só aparece quando você não sabe exatamente o que está fazendo.”

Warren Buffett

O mundo das ideias é fantástico. O novo, move a humanidade, desde que descobrimos o fogo e a roda. Foi o que nos trouxe ao que somos hoje (eu ouvi alguns de vocês dizendo que não nos tornamos grande coisa).

Os desafios que aparecem nas duas Empresas de Consultoria que dirijo, me obrigam a ler e estudar tudo o que posso, na Área de Gestão Estratégica e de Recursos Humanos.

O que noto nos últimos tempos é que há uma mudança sutil na dinâmica dos novos pensamentos. Há opiniões e “soluções” para tudo. Enorme quantidade.

Quando avaliamos a qualidade, o quadro é diferente. A maioria do que vejo são conceitos, que se repetem com nomes e roupagens novas. Servem muito bem para vender livros, palestras e treinamentos e muito mal para mostrar caminhos que resolvam de verdade os problemas das organizações.

Isso incomoda a mim e a todos que querem resolver problemas, de verdade. Como não permitimos soluções requentadas, do tipo “tamanho único”, que sirvam para tudo e todos, fazemos questão de entender a dor do nosso Cliente e dar o remédio certo na dose certa, ou nem passamos do diagnóstico. Devemos ser capazes de fazer o Cliente usar sozinho, tudo o que oferecemos como soluções, após concluirmos um Projeto. Não queremos dependência. Queremos novos limites e horizontes.

Mas, há ideias que valem a pena dar uma olhada. Vou apresentar duas. O Rinoceronte Cinza e o Cisne Negro.

Não se assuste. Não faremos um tratado sobre animais e suas espécies. Creia. Estamos falando de algo que, mal gerenciado, pode ter alto impacto negativo na vida das empresas: Gestão de Risco.

A expressão “rinoceronte cinza” foi criada pela Autora, Comentarista e Analista Política Michele Wucker, em seu Livro O Rinoceronte Cinza: Como Reconhecer e Agir Diante dos Perigos Óbvios que Ignoramos. Michele, que também é Especialista em Gestão de Crises, demonstra o que (não) fazemos quando vemos, aproximando-se de nós, uma ameaça altamente provável, de alto impacto (um enorme rinoceronte correndo pela savana em nossa direção), mas ainda assim a negligenciamos.

Quer dizer então, que identificamos riscos que têm grande chance de ocorrer, mas deixamos para lá? Segundo Wucker, ignoramos o óbvio.

E o “Cisne Negro”? Essa é uma criação de Nassim Nicholas Taleb, em seu Livro A Lógica do Cisne Negro: O Impacto do Altamente Improvável. Nicholas é Ensaísta, Estatístico, e Analista de Riscos. A



origem do nome é interessante: até cerca de 1700, os cientistas acreditavam que só existiam cisnes brancos, até que um espécime negro foi descoberto na Austrália.

Daí a ideia de usar esse animal para dar nome a eventos que possuem três características: são muito improváveis, produzem um enorme impacto e, depois que acontecem, inventamos uma explicação que o faça parecer menos aleatório e mais previsível do que de fato foi. Taleb estudou como nos enganamos ao achar que sabemos mais do que na verdade sabemos. Segundo ele, fixamos nosso pensamento em dados irrelevantes, enquanto eventos maiores continuam a nos surpreender e a moldar o mundo. É impossível, até que acontece.

Outra afirmação importante de Taleb é que devemos diminuir o valor da resiliência. Ao contrário, ele diz que devemos “viver o luto” de cada crise, aprender com os erros e começar de novo a partir de uma nova posição.

Como já escrevi isso no passado, estou à vontade para dizer que concordo plenamente.

Esses dois conceitos me interessaram, pois estamos envolvidos num Projeto com riscos altos, que podem surgir do nada. Há vários cisnes negros em nosso caminho. Não podemos errar. A capacidade de planejamento tem que ser levada ao limite.

Há duas dicas aqui: Equipes Multidisciplinares tem muito mais chance de aumentar a visão do cenário. Sessões bem conduzidas de brainstorming funcionam muito bem também. As ideias de um, geram e aumentam as ideias de outros. É uma soma onde dois mais dois é igual a cinco. Ou mais. A velha Análise S.W.O.T. funciona também.

Perceba que estou dando aos conceitos seus nomes originais.

Em seguida, uma vez definidas as medidas de planejamento e verificada a sua eficácia, na prática, o aprendizado deve ser registrado de forma estruturada para que faça parte da rotina da Empresa. É isso que fazem as organizações que aprendem. Quando são dirigidas por pessoas que aprendem.

Levado ao limite, o parágrafo acima define o que devemos fazer em termos de governança nos processos de trabalho. São os Indicadores, usados regularmente que nos ajudam a identificar as oportunidades de aumentar a produtividade, diminuir os custos e evitar rinocerontes e cisnes.

Ações firmes de governança são obrigatórias para reduzir riscos. E evitar que um verdadeiro zoológico se forme dentro da organização.

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

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ESTRATÉGIA - O SUDESTE EM PERSPECTIVA



MARCELO SAMMARCO

Advogado, sócio da Sammarco Advocacia
e presidente do Conselho do Sudeste Export, do Brasil Export

opinioao@portalbenews.com.br

Por Marcelo Sammarco - Presidente do Sudeste Export e sócio do Sammarco Advogados



Desde a criação dos eventos regionais no âmbito do Fórum Brasil Export, a região Sudeste tem se firmado como um epicentro estratégico para o debate e a transformação do setor portuário e de infraestrutura brasileiro. As quatro edições realizadas até o momento não só proporcionaram diálogos essenciais para o progresso regional, mas pavimentaram o caminho para mudanças estruturais que ecoam em toda a cadeia logística e de infraestrutura nacional.

O primeiro Sudeste Export, realizado em São Paulo em 2020, marcou o início de uma nova era para os portos da região. Naquele momento, a iminente concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, bem como a possível desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS), ocupavam o centro das atenções. Apesar das severas restrições impostas pela pandemia de Covid-19, o evento foi um sucesso inquestionável, reafirmando a relevância dos debates promovidos.

Em 2021, o Sudeste Export encontrou no Rio de Janeiro um ambiente propício para discutir as novas gestões que haviam assumido recentemente as diretorias de portos públicos, além de analisar os desdobramentos dos resultados obtidos até então. A troca de experiências permitiu o mapeamento preciso dos desafios que ainda precisavam ser enfrentados.

O Espírito Santo, em 2022, foi palco de um evento que coincidiu com um momento histórico: a conclusão da desestatização da Codesa e a concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho. Oportunamente, o Sudeste Export esteve presente para debater os impactos dessa transição, oferecendo contribuições que certamente reverberaram neste importante processo.

Finalmente, em 2023, Belo Horizonte sediou o evento que expandiu o debate para além das fronteiras portuárias, focando na necessária integração entre os centros produtivos e os portos da região. Foi lá que o conceito de “corredores logísticos” ganhou ainda mais força, além de ter evidenciado a urgência de se ampliar a malha rodoviária e ferroviária para garantir uma conexão mais eficiente e sustentável entre portos e centros de produção.

Com o encerramento desse ciclo inicial, o Sudeste Export consolidou sua posição como um fórum imprescindível para o setor. Ao visitar todos os quatro estados da região, o evento não apenas fomentou discussões, mas também abriu caminho para importantes mudanças.

Agora, ao retornar a São Paulo para o início de um novo ciclo, nos deparamos com um cenário muito diferente de 2020. Os desafios, que antes se concentravam na desestatização de alguns portos e concessões pontuais, hoje envolvem uma discussão muito mais ampla. As edições passadas amadureceram o debate, levando à consolidação da inegável premissa de que o porto, por si só, não é um fim. Ele é parte de um complexo sistema que inclui as necessidades da carga, a eficiência dos corredores logísticos e dos acessos aos portos, o avanço tecnológico, a transformação do perfil do trabalhador portuário, a transição energética e, talvez mais urgente de todos, os desafios climáticos e a sustentabilidade ambiental das operações logísticas e portuárias.

Não por acaso, a edição deste ano acontecerá na Associação Comercial de São Paulo em claro aceno em favor da aproximação entre os representantes do comércio e do setor produtivo, os players do segmento de infraestrutura e as autoridades públicas.

Nos debates deste ano, há clara atenção ao significativo crescimento de demanda nos portos da região, cabendo mencionar os números atingidos pelos portos públicos em 2023 com destaque para o Porto de Santos que movimentou 173 milhões de toneladas (crescimento de 5% em relação ao ano anterior), Vitória e Barra do Riacho que movimentou mais de 7 milhões de toneladas no mesmo período e São Sebastião com cerca de 1 milhão de toneladas movimentadas (aumento de 12% em relação ao ano anterior), além do notável aumento de volume nos terminais de uso privado, o avanço das operações multipropósito e a importante retomada da indústria de óleo e gás, cujos fatores impõe maior pressão sobre os corredores logísticos e estruturas de acessos aos portos da região. Esse tema será objeto de debate em painel específico com as presenças de representantes de concessionários de rodovias e gestores de portos públicos.

Na mesma linha, a oferta de capacidade em armazenagem e movimentação de cargas nos portos do sudeste, o papel da logística e dos terminais portuários no escoamento de produções agrícolas serão objeto de debates com a participação de representantes da agroindústria e de terminais portuários.

A descarbonização no setor de transportes será também explorada na pauta do evento com a participação especial de Larissa Amorim, Diretora de Sustentabilidade da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, e de Lucas Asfor, Diretor da ANTT, que debaterão com players do segmento.

Merece também destaque o espaço dedicado às oportunidades na indústria de óleo e gás, que tem grande presença na região e que se encontra em franca retomada. O painel sobre o tema terá a participação de Natália Resende, Secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo.

Finalmente, cabe destacar a presença confirmada do Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, na abertura do evento. Além disso, as palestras especiais de Jorge Lima, Secretário de Desenvolvimento do Estado de São Paulo, que falará sobre a união de esforços entre o setor público e a iniciativa privada pelo avanço do segmento de infraestrutura, e de Flávia Takafashi, Diretora da ANTAQ, que irá discorrer sobre a agenda regulatória 2025-2028 da agência.

Este breve resumo sobre o programa proposto para edição 2024, criteriosamente construído pelos Conselheiros do Sudeste Export (e aqui o agradecimento especial a todos os conselheiros pelas excelentes contribuições) aponta para a expectativa de um grande evento, com debates de altíssimo nível.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INOVA EXPORT – EDIÇÃO SUDESTE: IMPULSIONANDO A INOVAÇÃO EM INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA, PORTOS E COMÉRCIO EXTERIOR



KARINA MARTINS

diretora executiva do HUB Brasil Export

opinio@portalbenews.com.br

Clique para ver mais

<https://portalbenews.com.br/opinio/inoa-export-edicao-nordeste-transformando-o-futuro-do-setor/>

Neste 16 de setembro, São Paulo (SP) receberá o Inova Export, evento dedicado à inovação e ao desenvolvimento tecnológico para os setores de infraestrutura, logística e portos. Ele acontece dentro da agenda do Fórum Brasil Export, Edição Sudeste Export, sendo sediado pela Associação Comercial de São Paulo (ACSP).

O evento reunirá grandes nomes do setor, startups inovadoras e especialistas, com o objetivo de fomentar discussões sobre os desafios e oportunidades da modernização desses setores estratégicos para o crescimento econômico do Brasil.

A programação visa abordar as mais recentes inovações e tecnologias aplicadas ao setor, além de promover a interação entre diferentes atores do ecossistema de inovação, desde governos e grandes empresas, até startups e investidores.



O evento é uma grande oportunidade para quem busca estar à frente das transformações tecnológicas que estão moldando o futuro destes setores no país.

Abertura e destaques

O credenciamento terá início às 9h30, e a abertura oficial será conduzida por Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export. Em seguida, Tetsu Koik, diretor de Programas de Políticas Setoriais do Ministério de Portos e Aeroportos, trará informações sobre as políticas públicas que estão sendo implementadas para incentivar a inovação nos setores portuário e aeroportuário, abordando os desafios que precisam ser superados para alcançar uma modernização eficiente e sustentável, além do recente termo de cooperação firmado entre o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Grupo Brasil Export.

Karina Martins, diretora executiva do HUB Brasil Export, apresentará as iniciativas do HUB, suas soluções inovadoras para o setor e como a colaboração entre startups, investidores e grandes empresas pode alavancar o setor. A proposta do HUB é atuar como uma ponte que acelera o desenvolvimento de tecnologias aplicadas à infraestrutura e logística, promovendo práticas mais eficientes e sustentáveis.

Outro destaque da apresentação serão os projetos que o HUB irá desenvolver junto ao MPor, como a Plataforma Virtual, o Sandbox Regulatório e o PCS.

Bruno Zanotto Vigna, gerente do escritório de São Paulo do BNDES, apresentará as linhas de financiamento disponíveis para projetos inovadores, em um keynote especial no evento. O papel do BNDES como incentivador da inovação em infraestrutura é fundamental para garantir que novos projetos saiam do papel e se tornem realidade, contribuindo diretamente para o desenvolvimento sustentável do país.

Painéis de inovação e tecnologia

O evento contará com três painéis principais que irão explorar diferentes vertentes da inovação nos setores de infraestrutura, logística e portos. O primeiro painel, "Transformando o setor: Inovação e tecnologia em ação", será mediado por Raul Vieira, acelerador de negócios e startups do UPLab Senai. Entre os painelistas estão Mariane Takahashi, CEO da Abstartups, e Ivo Mainardi, supervisor do Metrô de São Paulo, que compartilharão suas experiências sobre como a tecnologia está sendo utilizada para transformar a operação e a eficiência das infraestruturas urbanas e logísticas.

No segundo painel, "Desbloqueando inovações: Tecnologias aplicadas ao setor", Roberto Teixeira Claro, head de Portos e Logística na ModalGR, mediará discussões com executivos da Ultracargo e da VPorts. Eles abordarão o uso de novas tecnologias para otimizar operações portuárias e logísticas, com foco na eficiência operacional e na redução de custos.

Outro destaque do evento será a apresentação de pitches de startups que estão desenvolvendo soluções voltadas para o setor. Manuel Toledo, CEO da Obra Lean, Karol Oliveira, CEO da BidMax, e Lucas Nunes, CEO da Ellox, trarão suas ideias em pitches de apenas cinco minutos, sobre como suas startups estão resolvendo desafios e problemas do setor.

O terceiro painel, "Como as startups estão redefinindo o futuro", será mediado por Isadora Azzalin, da Azzas Tecnologia. Entre os painelistas, estão Rene Rodrigues, diretor do Acelera Fiesp e investidor anjo pela BR Angel; Márcio Guerra de Carvalho, consultor de Comércio Exterior e Internacionalização no Sebrae-SP; Geraldo Santos, acionista e diretor de Novos Negócios na FCJ Group; e Luiz Simões, CEO da startup HXTOS. O debate irá explorar o impacto das startups no setor de infraestrutura e comércio exterior, além de discutir como o apoio de investidores e aceleradoras tem impulsionado essas novas empresas.

Um evento imperdível

O Inova Export – Edição Sudeste será uma oportunidade para que profissionais dos setores de logística, portos e comércio exterior se atualizem sobre as tendências tecnológicas e as soluções inovadoras que estão transformando o setor, além da oportunidade de networking com diversos players do mercado.

O evento, que já teve edições em Santos (SP), Fortaleza (CE) e agora em São Paulo (SP), já tem data prevista para acontecer também em Brasília (DF), no dia 8 de Outubro, dentro do Fórum Nacional da Brasil Export.

O Inova Export – Edição Sudeste será realizado presencialmente na sede da Associação Comercial de São Paulo (ACSP), localizada na Rua Boa Vista, 51, Centro de São Paulo. O Inova Export também terá a transmissão ao vivo pelo canal do YouTube da TV Be News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

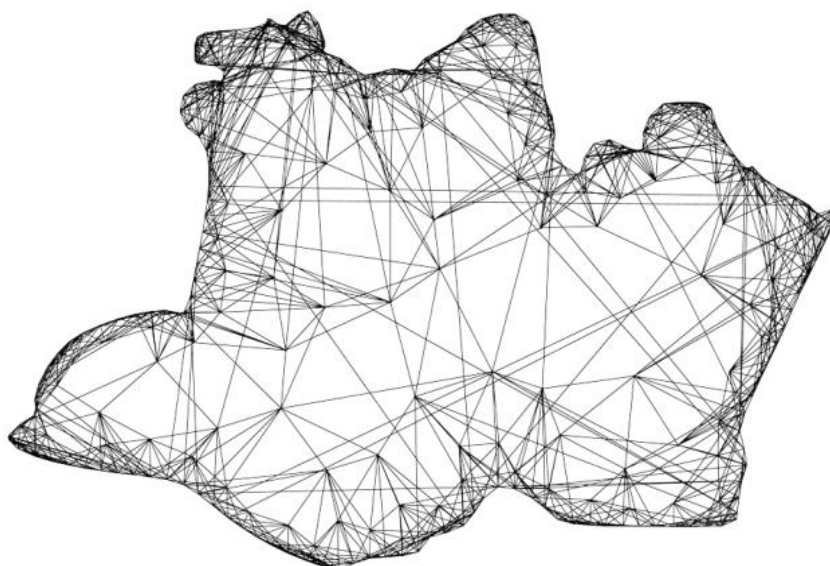
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZÔNIA: INCERTEZAS DA INFRAESTRUTURA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

opinio@portalbenews.com.br



As complexidades da Amazônia são reconhecidas. Tentar reduzir ou ignorar estas complexidades é um dos maiores problemas que enfrentamos nos debates públicos sobre as questões que nos conectam com um “desenvolvimento” ou uma “proteção ambiental”. A irrealidade destes objetivos vende uma utopia e uma dificuldade de diálogo entre as várias partes interessadas.

Mesmo quando políticas constroem acertos, há grupos que afirmam que são fracassos. Isso vale para tudo. Até a indústria da Zona Franca de Manaus, que contribui com 18% do PIB da região com impostos, emprega mais de 100 mil pessoas e atende o País com diversos produtos, é percebida por várias partes como um erro “porque está longe”.

Edgar Morin, com mais de 100 anos, tem alertado ao longo de décadas para a complexidade do enfrentamento dos problemas e questões globais. Sistemas complexos possuem incertezas. Ignorar a complexidade leva à paralisia constante das

ações e é isso que vemos nas questões de infraestrutura da região, como as hidrovias, rodovias ou aeroportos.

As incertezas amazônicas precisarão ser enfrentadas com conhecimentos transdisciplinares, com uma ação cercada de incertezas, mas com ações que devem ser tomadas e analisados os seus efeitos. Precisamos alocar recursos para ocupar a Amazônia e entender seus desafios e manter a biodiversidade usando-a em favor da humanidade. Aliás, será que isso é possível? Precisamos partir das incertezas para identificarmos as oportunidades.

Segundo o economista Branko Milanovic, o embate que vivemos hoje é entre diferentes estilos de “capitalismo”. Ainda segundo ele, há “o surgimento de uma classe alta que se autoperpetua, juntamente com a crescente desigualdade”, e o pensamento capitalista onde os políticos são forçados a “gerar constantemente crescimento econômico para legitimar seu domínio.” As incertezas amazônicas ganham contornos políticos e econômicos que vão além das questões puramente ambientais ou sociais.

Questões ambientais podem ser simplesmente uma desculpa para não agir. No meio das discussões, nem todos os projetos têm suas razões claramente expressas, o que obscurece o debate público, influenciado por interesses diversos. Algumas pessoas vão se opor à BR-319 para proteger a sobretaxa da seca, outras, por preocupações ambientais, outras, porque não aceitam um Brasil como potência econômica maior do que já é, e outras, porque preferem direcionar o orçamento público para o Sudeste.

Para resolver problemas de infraestrutura e políticas públicas na Amazônia, é essencial enfrentar as complexidades. Precisamos entender os interesses desses grupos para não nos distrairmos com assuntos irrelevantes. Se não focarmos nas causas reais, ficaremos perdidos, beneficiando aqueles que lucram com a desgraça, seja do grande empresário que transporta pelos rios pagando preços estratosféricos, seja do ribeirinho que fica sem água por não ter uma alternativa rodoviária. A infraestrutura só atinge eficiência quando existe competição entre diferentes modos de transporte e empresas sem vínculos com oligopólios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - HIDROVIA E ECONOMIA NO RIO SÃO FRANCISCO



WALDECK ORNÉLAS

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

opinio@portalbenews.com.br

A necessária implantação da Hidrovia do Rio São Francisco é um desses achados nacionais que, de repente, revelam ao país uma nova fronteira de desenvolvimento, carente apenas de integração viária. Trata-se de uma vasta área onde a economia insiste em florescer, apesar da carência de infraestrutura. Uma questão de pura solução logística!

Subindo o rio, o primeiro trecho se estende de Juazeiro (BA)/Petrolina (PE) até a eclusa de Sobradinho, com 42km de extensão. Utilizado para o turismo, nas condições em que se encontra, na rota da uva e do vinho, requer o derrocamento de 28 pedrais, devidamente georreferenciados, para criar uma segura faixa de navegação, com 72m de largura, um projeto já licenciado pelo IBAMA desde 2006.

Para entender a importância econômica deste polo, somente a comercialização de frutas in natura faz da Ceasa de Juazeiro a segunda maior do país em volume de negócios!



Os custos de implantação da hidrovía deste trecho, aliás, deveriam ser imputados à CHESF, que opera a Usina Hidrelétrica de Sobradinho, para a realização das obras que assegurarão as condições de navegabilidade, em face dos impactos decorrentes da Curva de Aversão a Risco, elaborada pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Segue-se o trecho do Lago de Sobradinho, com 211km, que não apresenta problemas para a navegação, demandando apenas sinalização. Outros 80km mais, de Pilão Arcado a Xique-Xique, na área de depleção do reservatório, onde o rio decanta grande quantidade de detritos e sofre a ação de desbarrancamentos, tem a navegação dificultada na época de cotas mais baixas.

Em Xique-Xique encontra-se o projeto de irrigação do Baixio de Irecê – o primeiro sob regime de concessão no país – com 49.100ha de área irrigável, um importante polo gerador de cargas.

O trecho seguinte, de Xique-Xique a Ibotirama, tem 234km de extensão, alcançando o terminal de transbordo de grãos existente na margem esquerda, em Muquém do São Francisco. Apresenta aqui uma economia promissora, cujo dinamismo e expansão não tem sido inibido, mesmo com a ausência da hidrovía.

Neste trecho, à margem esquerda do rio, desenvolve-se o polo sucroalcooleiro do médio São Francisco, com base em agroindústria e bioenergia, com três unidades em implantação e a expectativa de contar com a hidrovía para escoar sua produção. Ressalte-se que a Bahia produz apenas 14% do açúcar e somente 12% do álcool consumido no estado!

À margem direita concentra-se a produção de energia eólica e solar, no que a Bahia é líder nacional, aliás, objeto de uma equivocada política de transmissão para outras regiões, ao invés de tornar-se instrumento do desenvolvimento da região Nordeste. Oportunidade única, que a natureza concedeu, e que a política pública está esterilizando.

No trecho de Ibotirama/Muquém a Juazeiro/Petrolina, com 567km de extensão, a meta do Plano Piloto, de 2002, é o aprofundamento da faixa de navegação para 3,0m, a fim de permitir a operação de comboios com 2,5m de calado, capacidade de carga de 10.000t e velocidade de 15 km/h.

Daí, o próximo porto é Bom Jesus da Lapa, à distância de 156km, onde haverá uma importante integração intermodal com a Ferrovia de Integração Leste-Oeste (FIOL), cujo trecho II teve as obras para sua conclusão recentemente contratadas.

De Bom Jesus da Lapa até Pirapora (MG) são outros 648km, onde novamente ocorrem pequenos pedrais e assoreamento, mas também onde há uma expressiva agricultura irrigada e produção de grãos.

O estado da Bahia, por sua Secretaria de Planejamento, tem investido em estudos e projetos, diversos e aprofundados, que se realizam desde 1998, contando com a liderança do economista Antonio Alberto Valença e apoio técnico do engenheiro naval Joaquim Carlos Riva Adoção, tendo como objetivo restabelecer a navegação em escala comercial na hidrovía nos 365 dias do ano. No Senado, dediquei-me com afinco à defesa do Vale do São Francisco, tendo relatado duas comissões especiais, por mim propostas.

Demonstrando a forte vocação da área, duas empresas agroindustriais chegaram a atuar na hidrovía de forma pioneira, enfrentando as dificuldades que se apresentavam, mas vislumbrando projetos ambiciosos.

A Caramuru Alimentos transportou consideráveis volumes de soja pelo rio, entre 1999 e 2006. Nessa época, afretou comboios da FRANAVE e transportou soja de Muquém a Petrolina, onde operava, mediante arrendamento, uma antiga indústria, tendo chegado a firmar, com o Estado da Bahia, Protocolo de Intenções para implantar, em Juazeiro, uma esmagadora de 600.000 t/ano de soja, para

atender ao mercado nordestino, numa réplica do vantajoso modelo intermodal que opera na Hidrovia Tietê-Paraná.

Por sua vez, a Icofort Agroindustrial, que processa caroço de algodão, foi a última empresa a utilizar a hidrovia. De 2004 a 2006 utilizou os serviços da FRANAVE e, após sua extinção, tornou-se operadora hidroviária, com frota própria de embarcações, tendo atuado, de 2009 a 2014, com o propósito de transportar seus próprios insumos e atender a terceiros. Hoje a Bahia é o 2º maior produtor nacional de algodão!

A economia da região assegura um fluxo de cargas diversificadas, abrangendo gesso, fertilizantes, cimento, combustíveis, açúcar, etanol e produtos agrícolas, com destaque para os grãos produzidos no Oeste baiano, a maior área produtora do Matopiba.

Não há como nem por que a Hidrovia do Rio São Francisco ficar fora do programa de aproveitamento dos rios e lagoas navegáveis do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/09/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

SECRETÁRIO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DIZ NA CÂMARA O QUE O GOVERNO VAI FAZER COM O CORREDOR MINAS-BAHIA DA FCA

Redação - 16/09/2024 18:40



Em reunião convocada pela CVT – Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados nesta quarta-feira (11) para discutir a concentração das operações de ferrovias no Brasil o secretário nacional de Ferrovias do Ministério dos Transportes, Leonardo Ribeiro, informou que o Corredor Fico-Fiol (ferrovias de Integração Centro-Oeste e Oeste-Leste) vai ser lançado para licitação, mas não detalhou a data.

Em relação ao corredor Minas-Bahia, hoje operado pela FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), Ribeiro afirmou que o governo discute se faz um leilão específico ou se coloca os investimentos no projeto de renovação antecipada da FCA, que está em audiência pública no momento.

Leonardo Ribeiro defendeu o modelo de licitação que o governo vai apresentar, com PPPs (Parcerias Público-Privadas) com aporte inicial, como melhor do que o modelo de investimentos cruzados com obras feitas diretamente pelo concessionário, usado na gestão anterior.

Segundo ele, o ministério segue em conversas com o Ministério da Fazenda para viabilizar uma forma de utilização dos recursos das outorgas de ferrovias, seja com os recursos do Orçamento da União de forma garantida ou por repasse direto das concessionárias para as PPPs que forem licitadas. Com informações da Agência Infra.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 16/09/2024

‘NÃO HÁ TEMPO’ PARA DECRETAR HORÁRIO DE VERÃO, DIZ MINISTRO

Por Victoria Isabel - 16/09/2024 17:20



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que é improvável o retorno do horário de verão no curto prazo e afirmou que “não há tempo” para “decretar” no curto prazo e, se ocorrer, será com um amplo planejamento.

Embora a proposta seja discutida, o foco está em garantir a segurança energética e o impacto positivo no comércio e turismo.

“O horário de verão passa a ser uma realidade muito premente”, declarou o ministro, em entrevista à rádio Itatiaia (MG) nesta segunda-feira. “Temos que aumentar a segurança do Sistema Interligado Nacional e planejar 2026”, comentou.

Silveira destacou que o horário de verão poderia aliviar a demanda no horário de pico, reduzindo a necessidade de usinas térmicas. Ele mencionou que discussões mais amplas serão necessárias, incluindo o planejamento em áreas como aviação e eleições, dada a programação já definida pelo Tribunal Superior Eleitoral.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 16/09/2024

SEI PREVÊ MANUTENÇÃO DOS EFEITOS POSITIVOS DA RENDA E EMPREGO NA ECONOMIA BAIANA

Por *Victoria Isabel* - 16/09/2024 16:59



A Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) divulga a carta de conjuntura referente ao segundo trimestre de 2024, uma análise detalhada sobre o desempenho da economia baiana e dos cenários nacional e internacional. O Boletim de Conjuntura da Bahia do 2º Trimestre de 2024 evidencia que os resultados positivos para o comércio varejista, serviços, indústria geral, comércio exterior e geração de emprego formal impactaram positivamente no Produto Interno Bruto (PIB) da Bahia do segundo

trimestre, e prevê manutenção dos efeitos positivos para o segundo semestre do ano.

O PIB da Bahia calculado pela SEI cresceu 2,2% no período, na comparação com o 2º tri de 2023, enquanto em relação ao primeiro trimestre de 2024, a taxa foi 0,6%. No primeiro semestre a alta foi de 2,4% e em 12 meses, 1,8%. O setor agropecuário contribuiu para que a taxa do PIB não fosse mais expressiva.

Para o segundo semestre do ano, a manutenção dos efeitos do incremento das transferências de renda e da continuidade da geração de empregos podem ainda sustentar a demanda, principalmente o consumo das famílias, que se encontra resiliente.

Pelo lado da oferta, a dinâmica da atividade deverá ser determinada pelo setor de Serviços e pela Indústria, diferente do ano passado, quando a Agropecuária sustentou o crescimento da atividade econômica, pois esta vem sendo impactada pelos efeitos das mudanças climáticas.

Assim, a indústria de transformação deve continuar a crescer, salvo algum acontecimento inesperado, já que a mesma é bastante concentrada em determinados segmentos no estado.

Os serviços vão continuar aumentando, mas a uma taxa mais modesta que a registrada nos últimos anos, embora o turismo possa apresentar resultados surpreendentes.

O comércio varejista, pela recuperação da renda e do emprego, deve continuar a se expandir, enquanto que no comércio exterior o destaque virá das importações, com aceleração acima das exportações, influenciado pela continuidade do aumento da massa de renda e da melhora das condições financeiras das famílias. Portanto, as previsões para o PIB de 2024 giram em torno de 2,0% a 2,2%.

O Boletim de Conjuntura da Bahia do 2º Trimestre de 2024 é realizado pela Coordenação de Acompanhamento Conjuntural da SEI, que analisa regularmente o comportamento dos principais indicadores setoriais da economia baiana, objetivando subsidiar o processo de tomada de decisão dos diversos agentes econômicos, em especial o Sistema Estadual de Planejamento.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 16/09/2024

NOVA PROPOSTA PARA COMPRA DA BRASKEM É APRESENTADA. VEJA QUAL

Redação - 15/09/2024 19:36 - Atualizado 16/09/2024



Mais um modelo para a venda da Braskem está na mesa. A operação consiste na criação de um fundo em que os bancos credores (Bradesco, Itaú, Santander, Banco do Brasil e BNDES) converteriam seus créditos em ações. Junto com a Petrobras passariam a co-controlar a empresa. A Novonor (Odebrecht) teria uma fatia menor que 5% do total.

A informação é do jornalista Lauro Jardim de O Globo que afirma existir no mercado algum ceticismo sobre a ideia. Segundo ele, o que pesa são os riscos tanto reputacional quanto financeiro que ainda podem ocorrer por causa dos bilionários problemas que a Braskem tem em Maceió, onde nos últimos anos minas de exploração de sal-gema colapsaram resultando no afundamento do solo em cinco bairros.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 16/09/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP PROMOVE II ENCONTRO SOBRE SEGURANÇA, SAÚDE E MEIO AMBIENTE

Informações: SOPESP (16 de setembro de 2024)



Organizado pelo SOPESP, II Encontro discute Segurança, Saúde e Meio Ambiente nas operações portuárias – Foto: Maithe Lozano/SOPESP

O SOPESP realizou, nesta quinta-feira (12), o II Encontro SSMA, reunindo diversos profissionais dos setores de saúde, segurança e meio ambiente para debater a importância da gestão de riscos nas operações portuárias

O evento, que aconteceu em Santos, contou com uma programação que abordou temas de grande relevância para o setor portuário.

De acordo com Hemerson Braga, consultor de Saúde, Segurança e Meio Ambiente do SOPESP, o evento reúne profissionais das áreas de segurança do trabalho, jurídica, saúde e operações para



discutir a gestão de riscos, um tema fundamental para garantir a segurança dos trabalhadores e a eficiência das operações portuárias. “O II Encontro SSMA foi uma oportunidade para compartilhar conhecimento e trocar experiências, sempre em busca da melhoria contínua para aperfeiçoar ainda mais as atividades realizadas nos Portos, protegendo ainda mais nossos trabalhadores e os operadores portuários”, comentou Hemerson.

Um dos temas abordados foi “Ergonomia na NR-01 e também na NR 17: como usar a Avaliação Ergonômica Preliminar (AEP) e a Análise Ergonômica do Trabalho (AET) e como atrelar os documentos ao Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR)”, e teve como palestrante o Eng de Segurança do Trabalho e Ergonomista o Sr. Eduardo Marcatto.

Em seguida, o destaque foi a apresentação sobre Onboarding, com o tema “Caminhos da Segurança: uma experiência gamificada de integração”, conduzida por George Ramos, membro da equipe do Eng Renato Ferreira da Silva Gerente de HSQ da nossa associada BTP.- Brasil Terminal Portuário.

Encerrando o ciclo de palestras, o debate abordou o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR): inventário de risco e ordem de serviço, com a participação de Hemerson Braga.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 16/09/2024

SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE DE ATENDIMENTO NO TECON VILA DO CONDE PARA APOIAR LOGÍSTICA DO AMAZONAS NO PERÍODO DE SECA

Fonte: Santos Brasil (16 de setembro de 2024)

Com previsão de mais um ano com seca severa na região do Amazonas, a Santos Brasil se prepara para atuar na mitigação dos impactos na logística regional, ampliando temporariamente em cerca de 30% a capacidade do seu terminal de contêineres de Vila do Conde, localizado em Barcarena (PA), no delta do rio Amazonas.

A estratégia da Companhia para enfrentar mais um ano de cenário difícil foi deslocar a área tradicionalmente utilizada no terminal para abrigar e fazer a manutenção de contêineres vazios para uma área externa, de 22 mil m², abrindo espaço no Tecon para receber maior número de contêineres. Com isso, o terminal, que tem capacidade de movimentar 8.500 TEUs mensais, poderá operar com qualidade cerca de 11.000 TEUs mensais.

Na seca histórica do ano passado, o Tecon Vila do Conde foi fundamental para a logística da região e passou a ser ponto de parada de navios de cabotagem e longo curso que não puderam seguir para seu destino em Manaus e precisaram fazer transbordo de contêineres em Barcarena. A carga descarregada na Santos Brasil era embarcada em barcaças (embarcação com fundo chato), que têm pouca restrição de navegação e seguiam também para Manaus. No retorno, a mesma operação acontecia.

Entre setembro de 2023 e janeiro de 2024, o terminal movimentou 65.000 TEUs, um aumento de 110% frente ao mesmo período do ano anterior. Deste total, 28.000 TEUs foram de transbordo de carga de/para Manaus em função das condições climáticas.

Agora, com todas as adaptações feitas para enfrentar este cenário, o terminal terá condições de receber o volume excedente com mais segurança e qualidade, colaborando para mitigar os impactos na logística desta região, que é muito dependente do rio Amazonas para o abastecimento da população e também para a manutenção dos negócios da zona franca de Manaus.

A inclusão de Vila do Conde nesta nova equação logística para o enfrentamento das mudanças climáticas na região Norte só está sendo possível graças aos pesados investimentos que a Santos Brasil vem fazendo na ampliação e modernização de seu terminal no Pará, de modo a antecipar a demanda futura dos clientes e contribuir para o desenvolvimento regional. De acordo com Bruno



Stupello, diretor de operações portuárias da Santos Brasil, a empresa se preparou para poder dar neste ano ainda mais suporte aos seus clientes que operam no Pará e nesta rota para Manaus.

Em 2022, a Santos Brasil aprovou um novo ciclo de investimentos para o terminal, no valor de R\$ 120 milhões, em obras de expansão e compra de novos equipamentos, com o objetivo de aumentar a capacidade para 300.000 TEUs/ano em 2025. Entre 2018 e 2023, a empresa já havia investido R\$ 131 milhões em valores nominais (R\$ 189 milhões em valores corrigidos) e deve investir R\$ 100 milhões ao longo de 2024.

O Tecon Vila do Conde é um terminal fluvial de contêineres e de carga geral e de projetos, com enorme potencial de crescimento, impulsionado pelo agronegócio e mineração na exportação e por equipamentos e máquinas na importação. Está estrategicamente localizado no Arco Norte, no delta do Rio Amazonas, em uma área de grande capilaridade hidroviária e também muito próxima às principais rotas marítimas internacionais, com acesso a todos os continentes.

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

Data: 16/09/2024

COM INVESTIMENTO DE R\$ 80 MILHÕES, SUZANO INAUGURA VIVEIRO DE MUDAS

Informações: Globo Rural (16 de setembro de 2024)

Em Ribas do Rio Pardo, viveiro é considerado um dos mais modernos do mundo

A Suzano, maior produtora mundial de celulose e referência global na fabricação de bioprodutos desenvolvidos a partir do eucalipto, inaugurou nesta quarta-feira (11/9) o Viveiro de Mudanças de Ribas do Rio Pardo (MS). Uma das mais modernas e eficientes da companhia e do mundo, a estrutura dispõe de sistemas que permitem o uso racional dos recursos hídricos, reutilização da água da chuva, sistemas eficientes de irrigação e uso de tubetes biodegradáveis que reduzem o uso de plásticos na operação. A cerimônia de inauguração contou com a presença de lideranças da empresa e autoridades estaduais e municipais.

Com capacidade para produzir 35 milhões de mudas de eucalipto por ano, a estrutura é resultado de um investimento de R\$ 80 milhões, com a geração de cerca de 300 empregos diretos durante a construção. O viveiro ocupa uma área de cerca de 21 hectares, sendo 111 mil metros quadrados de área construída, e está instalado ao lado da nova fábrica de celulose da Suzano, à margem da rodovia BR-262. A nova unidade de produção de mudas, juntamente com o viveiro adquirido pela empresa em Campo Grande – com capacidade para 40 milhões de mudas ano –, irá abastecer o programa de formação florestal da fábrica em Ribas, que entrou em operação no dia 21 de julho deste ano.

“A floresta faz parte do DNA da Suzano e este novo viveiro de mudas está diretamente ligado às estratégias de negócios da companhia, que visam aliar eficiência e respeito ao meio ambiente e às pessoas. Estamos inaugurando em Ribas do Rio Pardo um dos mais competitivos e sustentáveis viveiros da empresa, que irá colaborar com o abastecimento da nossa fábrica, com a redução de emissões de gases do efeito estufa e ainda com a geração de trabalho e renda no município, tanto pelos empregos diretos, quanto pela movimentação da economia local”, ressalta Rodrigo Zagonel, diretor de Operações Florestais da Suzano em Ribas do Rio Pardo.

No viveiro, também está sendo empregado um projeto de automação, que contemplará uma linha inteira de produção, garantido o controle e a rastreabilidade do processo de produção via sistema RFID – tecnologia de identificação e controle que funciona por ondas de rádio –, além de estaqueamento de cepas e seleção de mudas robotizados.

Já em operação parcial desde os primeiros meses de 2024, o viveiro vai empregar cerca de 240 pessoas no total. O time de colaboradores foi qualificado por meio de programas de formação e é 100% formado por moradores e moradoras de Ribas do Rio Pardo. A qualificação está no escopo dos R\$ 31,75 milhões investidos pela empresa em formação profissional para as operações florestais ao longo do Projeto Cerrado, com o oferecimento de quase 22 mil horas de treinamentos.



Com o novo viveiro em Ribas, a capacidade produtiva de mudas próprias no estado saltará de 30 milhões para 105 milhões de mudas de eucalipto ao ano, o que corresponde a um crescimento de 250%. Além de Ribas do Rio Pardo, a companhia possui viveiros nos demais estados onde mantém operações e, no Mato Grosso do Sul, opera um viveiro em Três Lagoas para atender suas duas linhas de produção de celulose com capacidade para produzir 30 milhões de mudas por ano.

Sustentabilidade

O Viveiro de Mudanças de Ribas do Rio Pardo conta com um sistema de drenagem para captação de águas pluviais. Em complemento, o local utiliza sistemas de irrigação automatizados, que, por meio de comandos humanos prévios, permite determinar com precisão os intervalos de agendamento conforme o nível de umidade do ambiente e das mudas, contribuindo para maior eficiência no desenvolvimento das plantas e uso mais consciente da água.

A estrutura ainda conta com duas máquinas para a produção de tubetes biodegradáveis, que possibilitam o cultivo das mudas de eucalipto em recipientes produzidos a partir de uma mistura de compostos orgânicos, feitos à base de açúcar, o que contribui para evitar o uso de materiais plásticos.

*Sob orientação de Marcelo Beledeli

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

Data: 16/09/2024

AGOSTO: EXPORTAÇÃO DO MÊS DE CARNE BOVINA DO BRASIL É RECORDE

Informações: FORBES (16 de setembro de 2024)

Volume vendido no mês representa um crescimento de 31,5% em relação ao mesmo período do ano passado

As exportações totais de carne bovina do Brasil em agosto bateram novo recorde mensal, superando 300 mil toneladas num único mês pela primeira vez, informou nesta sexta-feira (13) a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), que compilou dados do governo.

Em agosto, o maior exportador global de carne exportou 301.951 toneladas, incluindo produtos processados e in natura, com o Brasil registrando maiores compras da China, Estados Unidos e Emirados Árabes Unidos neste ano.

O volume exportado em agosto representa um crescimento de 31,5% em relação ao mesmo período do ano passado, afirmou a Abrafrigo. Do lado da oferta, a produção de carne bovina está forte, com os abatimentos de bovinos registrando recordes no segundo trimestre, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE).

Em julho, as exportações já tinham sido recordes, com representantes da indústria destacando oportunidades nos mercados importadores e um câmbio favorável. Com preços em queda, a receita com as exportações no mês passado cresceu menos do que o volume, ou 16,7%, para US\$ 1,122 bilhão (R\$ 6,32 bilhões na cotação atual)

A Abrafrigo afirmou que, no acumulado do ano, as exportações totais de carne bovina alcançaram 2,03 milhões de toneladas, alta de 34% na comparação com o mesmo período de 2023. A receita subiu 20%, para US\$ 8,1 bilhões (R\$ 45,6 bilhões).

Em 2024, a China elevou as compras de carne bovina brasileira em 9,5%, para 796.836 toneladas até agosto, embora tenha reduzido sua participação no total das exportações de 48,1% no volume em 2023 para 39,2%. Segundo maior importador do produto brasileiro, os Estados Unidos aumentaram suas importações no acumulado do ano em 103,7%, para 334.733 toneladas.



Os Emirados Árabes, país que funciona como um hub de distribuição de produtos no Oriente Médio, consolidou-se na terceira posição entre os maiores importadores de carne bovina brasileira, aumentando as importações em cerca de 190%, para 114.104 toneladas. No total, 89 países aumentaram as importações de carne bovina brasileira no ano, enquanto 76 reduziram suas compras.

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

Data: 16/09/2024

AGRONEGÓCIO PAULISTA REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$16,05 BILHÕES

Informações: Agrolink (16 de setembro de 2024)

Segundo dados divulgados pela Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo, entre janeiro e agosto de 2024, o agronegócio paulista registrou um crescimento expressivo nas exportações, com alta de 9,26% em relação ao mesmo período do ano anterior, atingindo US\$ 19,81 bilhões. As importações também apresentaram um aumento de 9,3%, totalizando US\$ 3,76 bilhões. Com esse desempenho, o saldo da balança comercial do setor agropecuário de São Paulo alcançou um superávit de US\$ 16,05 bilhões, um crescimento de 9,25% em comparação aos primeiros oito meses de 2023.

De acordo com o Instituto de Economia Agrícola (IEA-Apta), da Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo, as exportações do agronegócio representaram 43,6% do total das vendas externas do estado no período, enquanto as importações setoriais responderam por 7,5%. Em contrapartida, as exportações dos demais setores da economia paulista, excluindo o agronegócio, somaram US\$ 25,64 bilhões, resultando em um déficit comercial de US\$ 20,49 bilhões no acumulado de 2024.

Os cinco principais grupos de produtos exportados pelo agronegócio paulista no período foram o complexo sucroalcooleiro, carnes, produtos florestais, complexo soja e sucos. Juntos, esses setores representaram 79,6% das exportações agrícolas de São Paulo. O destaque foi o grupo sucroalcooleiro, que liderou com uma participação de 39,9% (US\$ 7,91 bilhões), seguido pelas carnes (US\$ 2,10 bilhões), produtos florestais (US\$ 2,05 bilhões), complexo soja (US\$ 1,98 bilhão) e sucos (US\$ 1,73 bilhão).

Além disso, o café, produto tradicional paulista, ocupou a sexta posição no ranking de exportações, com US\$ 837,61 milhões, um aumento de 32,6% em relação ao ano anterior. No geral, o agronegócio de São Paulo representou 17,8% das exportações nacionais do setor, tecnicamente empatado com o estado do Mato Grosso (17,9%).

Essas variações nos principais produtos exportados refletem tanto as oscilações nos preços quanto nos volumes, com destaque para o aumento nos grupos de café, sucos e açúcar, e uma queda acentuada no complexo soja, que recuou 35,5%.

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

Data: 16/09/2024

CODEBA REALIZA SIMULADO DE EMERGÊNCIA AMBIENTAL NO PORTO DE ILHÉUS

Informações: CODEBA (16 de setembro de 2024)

A Autoridade Portuária da Bahia (CODEBA) realizou um simulado de emergência ambiental no Porto de Ilhéus, na última quinta-feira (05), que reproduziu um cenário de vazamento de aproximadamente 8 metros cúbicos de óleo diesel ao mar, nas proximidades do Berço 101 do Porto. O exercício prático simulou a dispersão do óleo e a possível contaminação da fauna local, com o objetivo de testar a capacidade de resposta das equipes envolvidas.

Participaram do simulado a Gerência do Porto (GPI), a Gerência de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho (GMAST), a Guarda Portuária, além da equipe de Resposta a Emergências Ambientais da Ocean Pact, empresa especializada na remoção de óleo, e o Instituto de Mamíferos Aquáticos (IMA), responsável pelo resgate da fauna afetada.

As empresas contratadas pela CODEBA são especializadas no atendimento a emergências envolvendo vazamentos de óleo e outros combustíveis, além de darem suporte à execução das condicionantes da Licença de Operação.

Esse exercício foi essencial para testar a capacidade de resposta a derramamentos de óleo no mar, permitindo ao órgão ambiental licenciador avaliar a adequação e eficácia dos planos de emergência em vigor.

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

Data: 16/09/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

MERCADO VÊ SELIC MAIOR EM 2025, A 10,5% AO ANO, E PIB MAIS FORTE EM 2024

Projeção de juros para o ano que vem já havia sido revisada na semana passada, a 10,25%. Analistas estimam crescimento da economia de quase 3% neste ano e inflação mais alta



Fábrica da GE Aerospace, em Petrópolis: indústria cresce e ajuda na expansão do PIB — Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo

Analistas de mercado elevaram a projeção dos juros para o ano que vem de novo. A Taxa Selic deve chegar ao fim de 2025 em 10,5% ao ano, um aumento de 0,25 ponto percentual em relação à estimativa da semana passada, segundo o boletim Focus, divulgado nesta segunda-feira. Para 2024, a Selic foi mantida de 11,25% ao ano.

O boletim reúne projeções de mercado e é divulgado pelo Banco Central toda semana. Na última edição, os analistas já haviam revisado a previsão da Selic para 2025 em 0,25 ponto percentual. E elevado a estimativa dos juros para 2024 a 11,25%, um salto em relação aos 10,5% anteriores.

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.

A previsão dos analistas para o crescimento da economia em 2024 foi novamente revisada para cima e encostou em 3%. A projeção saiu de uma alta de 2,68% do PIB para 2,96% - abaixo dos 3,2% projetado pelo Ministério da Fazenda, mas bem distante do 1,59% que os analistas previam no boletim Focus de janeiro.

— Esse cenário retratado pelo Focus segue apontando para um desafio contínuo no controle da inflação. A alta da Selic para 2025 acaba sugerindo que o Banco Central siga cauteloso, aguardando mais clareza no cenário macroeconômico, especialmente em relação ao ritmo da recuperação econômica e seus impactos nos preços — afirma Sidney Lima, analista da Ouro Preto Investimentos.

Os analistas ouvidos pelo BC também reviram para cima a expectativa de inflação, que a cada dia se aproxima mais do teto da meta: a estimativa foi de 4,30% para 4,35% para 2024. A expectativa para o IPCA do próximo ano também foi elevada, de 3,90% para 3,95%.

Já a projeção para o dólar subiu tanto para este ano quanto para 2025, a R\$ 5,35 e R\$ 5,30, respectivamente.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/09/2024

CEO DA AMAZON PÕE FIM AO HOME OFFICE, CRITICA EXCESSO DE REUNIÕES E PROMETE EQUIPES MAIS ENXUTAS

Andy Jassy, que comanda a companhia, quer reduzir burocracias na empresa e cria até canal de denúncias para isso: 'Queremos operar como a maior startup do mundo', argumenta

Por Bloomberg



Andy Jassy, CEO da Amazon — Foto: David Ryder/Bloomberg

O CEO da Amazon, Andy Jassy, está tomando medidas para enxugar a maior varejista online e empresa de computação em nuvem do mundo. O executivo está cortando camadas de gestão e ordenando que os funcionários voltem ao escritório cinco dias por semana a partir de janeiro, colocando fim ao home office na empresa.

O movimento faz parte de uma reestruturação anunciada aos funcionários em um memorando nesta segunda-feira e simbolizou o que veteranos da empresa vêm dizendo há anos: está mais difícil realizar tarefas na Amazon. Relatos de deliberações intermináveis, reuniões desnecessárias e camadas de aprovação se tornaram comuns em uma companhia que se considera um conjunto de equipes operando como startups.

Jassy destacou alguns desses fenômenos em sua nota, citando "pré-reuniões para as pré-reuniões das reuniões de decisão, uma linha maior de gerentes que sentem que precisam revisar um tópico antes de ele avançar, proprietários de iniciativas se sentindo menos inclinados a fazer recomendações porque a decisão será tomada em outro lugar".

Cada grande organização dentro da Amazon será obrigada a aumentar a proporção de colaboradores individuais para gerentes em 15% até o final de março de 2025, disse Jassy. Ele também anunciou uma linha de denúncia de burocracia para que os funcionários levantem preocupações sobre processos desnecessários.

"Queremos operar como a maior startup do mundo", disse ele na mensagem, que também foi postada no blog corporativo da Amazon.

"Isso significa ter paixão por inventar constantemente para os clientes, uma forte urgência (para a maioria das grandes oportunidades, é uma corrida!), alto senso de propriedade, tomada de decisões rápida, capacidade de improvisar e frugalidade, colaboração profundamente conectada (você precisa estar alinhado com seus colegas quando está inventando e resolvendo problemas complexos), e um compromisso compartilhado uns com os outros."

Fim do home office

Isso também significa o fim da flexibilidade relativa da Amazon sobre onde os trabalhadores de escritório realizam seus trabalhos.

Anteriormente, a Amazon exigia que os funcionários marcassem presença no escritório ao menos três dias por semana, dependendo dos requisitos da equipe. Os novos planos de retorno ao escritório da Amazon farão exceções para circunstâncias atenuantes ou casos em que os gerentes já tenham aprovado uma posição totalmente remota, e os funcionários terão alguns meses para se preparar, disse Jassy.

"Entendemos que alguns de nossos colegas podem ter organizado suas vidas pessoais de uma maneira que voltar ao escritório consistentemente cinco dias por semana exigirá alguns ajustes", escreveu Jassy.

A maioria dos aproximadamente 1,5 milhão de funcionários da Amazon em todo o mundo são trabalhadores horistas que retiram itens e enviam pacotes, pessoas para quem o trabalho remoto nunca foi uma opção. Mas a empresa emprega centenas de milhares de trabalhadores de escritório — eram cerca de 350 mil na véspera das maiores demissões da história da empresa, que começaram no final de 2022.

A notícia provavelmente resultará em um aumento no fluxo de pessoas no centro das cidades onde a Amazon opera. Isso inclui Seattle, onde a empresa é, de longe, a maior locatária corporativa; os subúrbios de Bellevue, Washington; além de lugares como Arlington, Virgínia; a área da Baía de São Francisco; Austin; Boston; e Nashville.

Esforços anteriores da empresa para trazer os trabalhadores de volta ao escritório encontraram resistência por parte de alguns funcionários, que alegaram que a empresa era inflexível e falhou em fornecer dados que mostrassem que o trabalho presencial trazia melhores resultados.

"Manter sua cultura forte não é um direito adquirido", escreveu Jassy. "Você tem que trabalhar nisso o tempo todo."

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/09/2024

MILEI VÊ INFLAÇÃO ARGENTINA CAIR PARA 18% ATÉ FINAL DE 2025

Índice está em 230% ao ano. Em discurso no Congresso neste domingo, chefe do executivo argentino também previu avanço do PIB de 5% no ano que vem, acima das previsões de economistas

Por O Globo com agências internacionais



Presidente da Argentina, Javier Milei, em discurso — Foto: JUAN MABROMATA / AFP

O governo de Javier Milei prevê que a inflação argentina despencará no ano que vem, e que a economia do país vizinho se recuperará mais do que o esperado de uma recessão exacerbada por sua campanha de austeridade. A inflação anual, de mais de 230% ao ano, cairá para cerca de 104% até o final deste ano e 18% até dezembro de 2025, de acordo com a primeira proposta orçamentária de seu governo.

A economia da Argentina crescerá 5% no ano que vem, acima dos 3,5% previstos por analistas sondados pelo banco central, segundo a proposta, apresentada por Milei ao Congresso no último domingo.

As projeções orçamentárias detalham a visão de Milei para a economia enquanto seu partido caminha para eleições no ano que vem, em que precisa conseguir mais assentos no Congresso para avançar com sua agenda.

Milei manteve índices de aprovação relativamente altos, em torno de 50%, apesar de cortar gastos e desvalorizar a moeda. Analistas dizem que ele precisará mostrar aos eleitores uma recuperação econômica em 2025 para manter a opinião pública do seu lado.

O orçamento de Milei projeta que a taxa de câmbio oficial terminará 2025 em 1.207 pesos por dólar, indicando uma depreciação do peso semelhante ao ritmo atual de 2% ao mês que o governo controla.

O presidente argentino afirmou ainda que vetará todas as leis que considerar deficitárias para alcançar o objetivo de zerar o déficit fiscal com a redução do financiamento do Estado.

— O déficit sempre foi consequência de pensar primeiro quanto gastar e depois ver como financiar. Nós vamos fazer ao contrário: pensando primeiro em quanto temos que poupar, para depois ver quanto podemos gastar — disse Milei em discurso que foi transmitido em rede nacional de TV no país.

Os investidores esperam ansiosamente que Milei trace um cronograma e uma trajetória para sair do labirinto de controles cambiais da Argentina, um passo fundamental antes que o país retorne aos mercados de capitais internacionais no início de 2026.

O orçamento também abre caminho para a equipe econômica de Milei negociar um novo acordo com o Fundo Monetário Internacional para substituir o atual pacote de US\$ 44 bilhões (cerca de R\$ 240 bilhões).

Na semana passada, foi divulgada a inflação de agosto no país. Os preços ao consumidor subiram mais do que os economistas esperavam, em alta de 4,2% em relação ao mês anterior, contra estimativas que variavam de 3,8% a 4%. Em julho, o índice de preços havia subido 4%.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 16/09/2024

‘POBREZA ENERGÉTICA’: O QUE PENSA O CEO DA COPA ENERGIA, LÍDER EM BOTIJÕES, SOBRE EXPANSÃO DO AUXÍLIO-GÁS

Caio Turqueto, presidente da companhia que absorveu a ex-estatal Liquigás aposta em novas fontes para se tornar um ‘balcão’ na transição energética

Por João Sorima Neto — São Paulo



Caio Turqueto, CEO da Copa Energia — Foto: Divulgação

O Brasil é um país em que 26% das famílias ainda cozinham com lenha. A estatística é citada por Caio Turqueto, presidente da Copa Energia — maior empresa da América Latina de engarrafamento, comercialização e distribuição de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), o popular gás de botijão —, para defender a proposta do governo de ampliar o auxílio-gás.

O executivo afirma que é preciso combater a “pobreza energética”. De uma empresa familiar, criada no Mato Grosso do Sul pelo empresário Ueze Zahran, que completaria 100 anos em agosto (ele faleceu em 2018), a Copa se transformou num grupo com faturamento de R\$ 11 bilhões anuais e 4 mil funcionários que agora busca novos caminhos para crescer. A meta é se transformar num “balcão de energia” na transição para fontes limpas, conta Turqueto, que era genro de Zahran.

A Copa Energia tornou-se a primeira no ranking de fornecimento de GLP no país e a maior empresa da América Latina. Como foi esse crescimento?

Com a aquisição da Liquigás (então subsidiária da Petrobras) pela Copagaz surgiu a Copa Energia. Esse negócio, cinco anos atrás em sociedade com a Itaúsa, abriu substancialmente nosso leque de clientes. Hoje, a Copa Energia representa quase 25% do mercado nacional, passamos de um



faturamento anual de R\$ 2,5 bilhões para R\$ 11,7 bilhões. Atendemos 11 milhões de lares com mais de 4,4 mil revendas e 150 mil condôminos. E temos 38 mil clientes empresariais.

Como foi juntar uma empresa familiar e uma estatal?

Ficamos dois ou três anos juntando as duas empresas. Não foi só uma empresa familiar comprando uma estatal. Mas uma empresa menor comprando outra maior. E, no primeiro ano, tivemos que trabalhar de casa por causa da pandemia, o que foi um desafio ainda maior. Procuramos manter os valores da Copagaz e pegar o que de melhor havia na Liquigás. Não temos capital aberto, mas temos uma governança muito evoluída.

Como a Copa planeja crescer?

A Copa quer se transformar num balcão energético, nessa transição para energias mais limpas. Temos a possibilidade de, ao mesmo tempo que atendemos o cliente empresarial com GLP, atendê-lo com energia elétrica. Em abril, compramos a Companhia de Transporte de Gás (CTG) e entramos no mercado de biometano. Boa parte dos nossos aterros sanitários não têm produção de biometano. Você tem a cana-de-açúcar, que também pode produzi-lo.

Existem clientes dispostos a pagar um prêmio por ele. Esse mercado só vai ser grande se formos competitivos no preço. A tecnologia está amadurecendo, e o Brasil precisa desenvolvê-la. Estamos conversando para fazer aquisições e agregar outros energéticos nesse balcão. E fazer parcerias no setor de energia elétrica para a abertura do mercado livre (no qual os consumidores contratam energia diretamente dos fornecedores e que será liberado para pessoas físicas no futuro).

Estamos olhando primeiro a indústria e, no futuro, o consumidor residencial. Nossa vantagem é que a Copa já vende energia e tem uma capilaridade enorme.

E as parcerias com as universidades?

Temos uma parceria fechada com a USP para desenvolver o BioGLP (feito a partir de subprodutos do biodiesel). E com a UFRJ temos um projeto de como produzi-lo. O objetivo é ter esse BioGLP em escala comercial até o fim da década. Temos parceria com a Universidade do Mato Grosso do Sul para desenvolver energia a partir do GLP. Hoje, o Brasil tem uma restrição de uso do GLP por legislação.

Se a demanda pelo GLP crescer, a oferta acompanha?

O Brasil tem um déficit na infraestrutura de importação. A Copa tem um projeto no Porto de Suape (PE), com dois outros sócios de peso, para a construção de um terminal para suprir a demanda do Nordeste com importação de GLP. Hoje, há um navio-cisterna que fica parado lá. É ineficiente e até perigoso. O gás oriundo do pré-sal pode ser tratado e vai sair GLP.

Mas essa infraestrutura não sai do dia para a noite, da mesma forma que o mercado não vai consumir GLP do dia para a noite. Mas as duas frentes têm de correr ao mesmo tempo para suprir a demanda e não ter um choque de preço. Atualmente, o país importa 25% do GLP. A Copa chegou a importar 10% e hoje caminha para 4%, majoritariamente da Argentina.

Como vê essas mudanças que o governo está propondo no mercado de gás?

Um dos pontos, que é a redução da reinjeção do gás (em poços de petróleo), por exemplo, traz mais gás natural e vai se produzir mais GLP. É um projeto que beneficia o setor de distribuição de GLP porque também amplia o auxílio-gás. Da forma como foi encaminhado ao Legislativo, vejo o projeto como virtuoso.

Antes de tudo, é preciso olhar a matriz energética do país. Quando eu falo da substituição do diesel, do óleo pesado, da lenha e do carvão por GLP, eu estou melhorando essa matriz. Estou substituindo combustíveis poluentes por fontes mais limpas.

A ideia do governo é ampliar o auxílio-gás de 5 milhões para 20 milhões de pessoas...

O Brasil tem um problema que se chama pobreza energética e que a gente tem de enfrentar. Pouca gente se interessa ou entende do que estamos falando. Nos fóruns mundiais, fala-se muito disso.



Claro que a realidade da Europa é diferente da brasileira. Sem querer entrar no mérito da política, quando o governo toma uma atitude no mercado de gás, precisa deixar claro esse objetivo, que é atacar a pobreza energética no Brasil. Muitas casas têm o fogão, a mangueira para ligar o GLP. O que acontece é que as pessoas não têm dinheiro para comprar o (botijão de) gás.

O que é a pobreza energética?

Atualmente, 26% dos lares brasileiros cozinham com lenha. São milhões de pessoas. Quando eu falo de São Paulo, são restos de madeira das feiras, de obras, que vêm com tinta, produtos químicos. No interior, fatalmente será uma árvore cortada. Cozinhar dentro de casa com lenha equivale a fumar dezenas de cigarros. É um problema de saúde pública.

As pessoas vão parar no SUS daqui a alguns anos com catarata, câncer de garganta, doença de pulmão, problemas respiratórios. Vejo que o governo está endereçando isso. Pegou a PPSA, estatal que vai ser a comercializadora do gás que vem do pré-sal, e vai utilizar esse recurso para financiar a transição energética, melhorando a saúde da população. Isso significa que serão necessárias mais vendas de GLP, investimento em infraestrutura, e isso resulta em mais geração de emprego.

O projeto recebeu críticas e foi avaliado como uma intervenção no mercado...

Se alguém me vende um parafuso mais barato eu vou comprar. O mesmo vale para o GLP. Claro que sair da dinâmica de mercado pode acabar influenciando a tomada de decisões de investimento. Mas é preciso ver qual é o objetivo final. Por exemplo, eu barateio um pouco o combustível fóssil agora, mas obrigo o uso do combustível renovável (já se fala na introdução obrigatória do biometano na malha), que no começo vai ter um preço maior.

Não sei qual é o objetivo do governo porque não somos especialistas em gás natural. Mas existe o gás da União, e vão tentar precificá-lo da forma que entendem correta. E cabe ao mercado se ajustar. Mas, do ponto de vista do GLP, posso dizer que o projeto é bem positivo. Hoje, são consumidos 7 milhões de toneladas/ano e podemos chegar a 10,5 milhões. Esse acréscimo movimentaria mais R\$ 6 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/09/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BC VÊ ROMBO NAS CONTAS R\$ 40 BILHÕES MAIOR QUE A FAZENDA; ECONOMISTAS APONTAM PERDA DE CREDIBILIDADE

Diferença entre déficit público calculado pelo Banco Central e o apurado pela pasta, no acumulado em 12 meses até julho, é a maior da história; Tesouro não se manifestou

Por Luiz Guilherme Gerbelli e Bianca Lima

SÃO PAULO e BRASÍLIA – O projeto da desoneração da folha de pagamentos, aprovado pelo Congresso com o aval do governo, reforça as divergências entre Banco Central e Ministério da Fazenda sobre o tamanho do rombo fiscal. Num cenário já marcado pela incerteza com o rumo das contas públicas, especialistas alertam para a perda de transparência e credibilidade em relação ao resultado primário do País – que leva em conta o saldo entre receitas e despesas e serve de parâmetro para a verificação da meta fiscal.

O texto da desoneração, que ainda aguarda a sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), permite que o Tesouro Nacional contabilize como receita primária – ou seja, computada para a meta – os valores esquecidos por pessoas físicas e jurídicas em contas de instituições financeiras, como bancos, corretoras e cooperativas. Serão R\$ 8,6 bilhões a mais no cofre do governo, um valor que não será considerado pelo BC no seu cálculo de resultado primário. Pelo arcabouço fiscal, porém, a verificação da meta é atribuição do Banco Central.

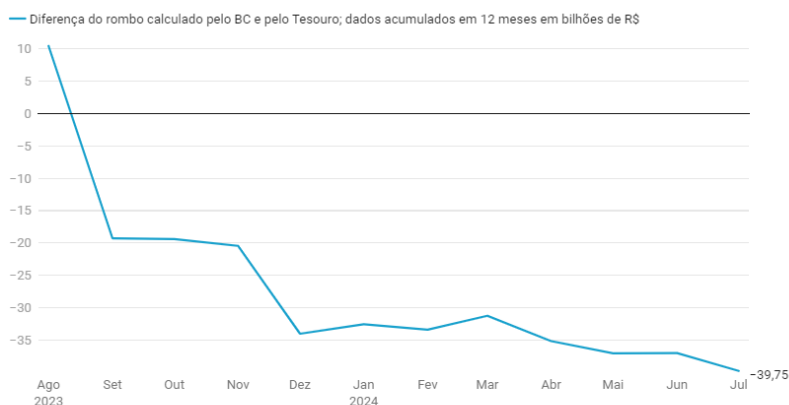
BC e Tesouro sempre tiveram metodologias distintas para aferir esse resultado. A grande questão é que essa diferença deixou de ser residual e se aprofundou. No acumulado em 12 meses até julho, o rombo calculado pelo BC é superior em R\$ 39,7 bilhões ao verificado pela Fazenda. Em valores corrigidos pela inflação, essa discrepância chega a R\$ 41,1 bilhões – a maior diferença da história, segundo levantamento do economista-chefe da Tullett Prebon Brasil, Fernando Montero. Procurado, o Tesouro não se manifestou.

Boa parte dessa divergência é explicada pelos R\$ 26 bilhões deixados por trabalhadores nas cotas do PIS/Pasep, os quais foram incorporados pelo Tesouro em setembro do ano passado.

Na ocasião, o governo contabilizou essa cifra no resultado primário, melhorando o dado fiscal de 2023. Isso ocorreu com o respaldo do Congresso, por meio da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, aprovada no fim de 2022. Esses valores, no entanto, não foram computados como receita primária pelo BC, levando a uma diferença expressiva nos números apurados pelos dois órgãos.

Fragilidade fiscal

Nos 12 meses acumulados até julho, BC calculou um rombo no resultado primário quase R\$ 40 bilhões maior do que o Tesouro



Fonte: Tendências consultoria

órgão atrelado ao Senado Federal.

O resultado primário é apurado com base na diferença entre receitas e despesas, sem considerar os juros da dívida pública. Ou seja, é o número que determina se o governo fechou o ano no azul ou no vermelho e se cumpriu ou não a meta estabelecida pela equipe econômica.

“O (resultado) primário serve para avaliar como está sendo o desempenho da administração pública para conseguir reduzir a sua dívida a partir da política fiscal, se (ela) está sendo expansionista demais, contracionista demais, se está investindo nos lugares certos”, ressalta João Pedro Leme, analista da consultoria Tendências.

Mais do que reforçar a incerteza em relação às contas públicas, o que chama a atenção dos analistas é que a Fazenda, ao sustentar o seu número de primário, vai na contramão do que diz a lei do arcabouço fiscal, de que o cálculo da meta é de responsabilidade do BC. Isso, avaliam os especialistas, pode trazer o Tribunal de Contas da União (TCU) para o centro do debate, com o objetivo de arbitrar a questão.

“Fica uma dúvida gigante. Ninguém sabe como vai ser apurado (o resultado primário). Certamente, o TCU vai ter de entrar na jogada. Criaram um imbróglio jurídico, de como vai ser feita a apuração. O arcabouço diz claramente que o cumprimento é feito pelo dado divulgado pelo BC”, afirma Barros.

Questionado pelo Estadão, o TCU informou que ainda não “examinou formalmente” a aprovação do projeto de lei da desoneração, mas ponderou que a questão “poderá ser analisada futuramente, seja

A diferença de quase R\$ 40 bilhões ainda inclui cerca de R\$ 8 bilhões de ajuste metodológico em relação às compensações aos Estados pela redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e discrepâncias estatísticas mensais – que sempre existiram.

“Cria um problema grande de apuração (da meta) e de credibilidade sobre o conjunto de regras fiscais que a gente tem”, diz Gabriel Barros, economista-chefe da ARX Investimentos e ex-diretor da Instituição Fiscal Independente (IFI),



por provocação ou por iniciativa do tribunal durante os trabalhos de acompanhamento da gestão fiscal”.

A corte diz, ainda, que se preocupa em garantir não apenas o cumprimento da legislação vigente, “mas também a adoção das boas práticas de contabilidade pública e de estatísticas fiscais, conforme padrões internacionalmente aceitos”. E que, caso necessário, adotará os procedimentos para informar a questão ao Congresso Nacional e ao Poder Executivo.

Com o transcorrer dos meses, o valor de R\$ 26,6 bilhões originário do Pis/Pasep sairá do montante acumulado em 12 meses, uma vez que foi computado em setembro passado, e a discrepância entre Tesouro e BC tende a diminuir. Novos valores, porém, devem voltar a elevar essa diferença, como é o caso dos recursos esquecidos nas instituições financeiras.

Na véspera da aprovação do projeto da desoneração na Câmara, o BC enviou uma nota técnica aos deputados esclarecendo que a incorporação desse montante bilionário no cálculo primário das contas públicas estava “em claro desacordo com sua metodologia estatística”. Pressionados, os parlamentares aprovaram uma nova redação para o texto, que desobriga o BC de computar esse valor.

Mesmo assim, o projeto autoriza o Tesouro a considerar esses montantes na conta e vai além: diz que eles serão “considerados para fins de verificação do cumprimento da meta”. Procurado para se manifestar no contexto dessa reportagem, o BC não respondeu ao contato até a data da publicação.

“É uma decisão esdrúxula. O BC não vai contabilizar como primário, mas o Tesouro vai e o que contará, para a meta, será o dado do Tesouro. Claramente um gol de mão sem direito a VAR”, afirma Marcos Mendes, pesquisador do Insper.

Mendes também avalia que a medida, em si, é questionável. “Está tirando recursos privados (esquecidos nas contas), que têm dono, e transferindo ao Tesouro de uma forma que me parece açodada. Parece um movimento de quebrar todos os cofrinhos que estão disponíveis para fechar a conta”, diz.

Em busca da meta

A preocupação do governo com o valor computado para fins de cumprimento da meta fiscal não é uma mera formalidade. Esse número será determinante para a equipe econômica saber o quanto terá de dinheiro para gastar em 2026, ano de eleição presidencial.

O governo se comprometeu com uma meta de déficit zero em 2024 e 2025, e disse que alcançaria um superávit de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2026.

Se descumprir o objetivo, o Planalto será obrigado a acionar uma série de gatilhos de corte de despesas no último ano de mandato, às vésperas do pleito presidencial. É essa conta que está sendo feita pelas alas política e econômica do governo, em meio a manobras no Congresso e sob o escrutínio do mercado financeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/09/2024

HORÁRIO DE VERÃO É REALIDADE URGENTE E ‘MUITO PROVAVELMENTE’ SERÁ PROPOSTO AO GOVERNO, DIZ SILVEIRA

Ministro de Minas e Energia não cita data e afirma que, se volta do horário de verão acontecer, será de forma ‘muito bem planejada’

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse nesta segunda-feira, 16, que a pasta, “muito provavelmente”, deve propor à Casa Civil o retorno do horário de verão no País, sem

mencionar data. Ele declarou também que “não há tempo” para “decretar” no curto prazo e, se ocorrer, será com um amplo planejamento.

Silveira tem reunião extraordinária nesta terça-feira, 17, com o Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) para retomar a discussão sobre as medidas que vão fazer frente à seca e o impacto nos reservatórios.

“O horário de verão passa a ser uma realidade muito premente”, declarou em entrevista à rádio Itatiaia (MG) nesta segunda-feira. “Temos que aumentar a segurança do Sistema Interligado Nacional e planejar 2026”, comentou.

Segundo Silveira, o retorno do horário de verão olha para duas frentes: a necessidade de segurança energética, para aliviar a demanda no horário de pico, e o impacto positivo, segundo a pasta, em áreas como comércio e turismo.



Segundo Silveira, governo tem um 'bom tempo' para planejar o início do horário de verão Foto: Tauan Alencar/MME

O ministro explicou que o horário de verão “dissipa” a necessidade do despacho adicional de térmicas no horário de pico (início da noite), quando há a falta das fontes intermitentes (energia solar e eólica) no período.

“Não temos tempo para decretar (no curto prazo), mas temos um bom tempo para planejar o início do horário de verão. E, se for acontecer, vai ser de forma muito bem

planejada”, afirmou.

Segundo ele, há impactos de planejamento na vida das pessoas e, “inclusive, em órgãos públicos, como o Tribunal Superior Eleitoral (TSE)”. “Tem eleições este ano, e as urnas já estão programadas”, disse. Ele irá falar nesta segunda sobre o tema com a ministra Cármen Lúcia, presidente do TSE.

Conta de luz ‘no limite’

O ministro afirmou ainda que a conta de luz para o consumidor brasileiro já chegou ao “limite”. Ele também repetiu que não há necessidade de despacho adicional de termelétricas, que são mais caras e geram impacto na tarifa. “Não haverá crise energética, ao contrário do que aconteceu com o governo anterior, em 2021, quando estivemos à beira do colapso”, declarou.

No atual governo, a pasta alega que houve um planejamento prévio, já considerando os efeitos da seca, para aumentar o nível dos reservatórios. Em outra frente, a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) conta um saldo superavitário da conta bandeira, estimado em R\$ 9 bilhões em recursos via bandeira tarifária. Em 2021, não havia superávit nessa conta.

“Já estamos no limite da conta de luz. Queremos evitar qualquer tipo de despacho, que chamamos de extra-formal (sic) das térmicas”, declarou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/09/2024

PETROBRAS: ‘HÁ PREOCUPAÇÃO EXCESSIVA DO MERCADO COM DÍVIDA; GERAÇÃO DE CAIXA É BOA’, DIZ DIRETOR

Empresa emitiu US\$ 1 bilhão em títulos globais em operação para recomprar títulos antigos e reduzir custo da dívida; Melgarejo diz que o foco é gerar mais valor para o acionista

Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - O diretor financeiro da Petrobras, Fernando Melgarejo, disse ao Estadão/Broadcast nesta segunda-feira, 16, que há no mercado uma preocupação excessiva com o endividamento da estatal.

Mantida a disciplina financeira, sugeriu, haveria espaço para a Petrobras contrair mais dívida de forma segura e gerar mais valor aos acionistas.

“A alavancagem é baixa, a empresa é boa geradora de caixa, tem capacidade de pagamento, e aí tem essa preocupação excessiva. Não entramos nessa não”, disse Melgarejo.

“(A preparação do) plano estratégico é o momento em que a gente discute vários indicadores da companhia, com qual nível de caixa vai trabalhar, qual Ebitda ((lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) quer, e qual geração de caixa, nível de endividamento e capex (custo para manter ou expandir as operações) necessário para balancear isso. Nesse momento a gente está justamente discutindo essa volumetria. E, para mim, mais importante do que o tamanho da dívida, é saber se endividando mais eu tenho capacidade de ter maior geração de valor para o meu acionista. Se a resposta for positiva, não tem problema fazer maior endividamento, mantidas todas as condições importantes para a companhia”, continuou.

Tradicionalmente, a Petrobras divulga seu plano estratégico quinquenal em novembro de cada ano.

Confira a seguir uma síntese dos principais temas abordados pelo executivo da Petrobras.



'Emitimos US\$ 1 bilhão e recomparamos pouco mais de US\$ 940 milhões, mas há um alongamento e barateamento dessa dívida', diz Melgarejo Foto: Divulgação/Petrobras

Números

A relação entre dívida bruta e Ebitda ajustado (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) da Petrobras foi de 1,22x ao fim do segundo trimestre, uma alavancagem de fato baixa no universo do óleo e gás.

O teto dessa dívida bruta da Petrobras, estabelecido pela governança da empresa, é de US\$ 65 bilhões. Ao fim de junho, a dívida bruta estava a US\$ 59,63 bilhões e a líquida a US\$ 46,1 bilhões.

No mesmo período, o prazo médio da dívida ficou em 11,76 anos, com custo médio de 6,6% ao ano, indicadores que experimentaram leve alta ante o trimestre imediatamente anterior (prazo de 11,3 anos e custo médio de 6,5% ao ano).

Ao Estadão/Broadcast, Melgarejo salientou o compromisso com a disciplina de capital da Petrobras e, em que pese os comentários, reforçou que maior endividamento somente em caso de investimentos que deem retornos positivos a ponto de pagar a dívida e gerar mais dividendo.

“É nessa lógica que toda a diretoria está trabalhando, uma visão bastante empresarial. Eu venho de banco. Meu ‘mindset’ é esse e, depois de 37 anos trabalhando assim, ele não vai mudar”, disse.

Emissão de títulos

Melgarejo também detalhou que a emissão de títulos globais no valor de US\$ 1 bilhão mirou unicamente a redução no custo da dívida da empresa. De fato, ao mesmo tempo a estatal recomprou títulos equivalentes a US\$ 941,9 milhões, pagando US\$ 918,3 milhões.

Ele disse que há possibilidade de novas emissões desse tipo à frente, mas que agora não há nada no radar. Além da operação de momento, a Petrobras já havia emitido US\$ 1,25 bilhão em operação concluída em julho do ano passado, após dois anos seguidos fora do mercado de dívida.

“A Petrobras não tem necessidade de liquidez, então operações como essa servem à gestão eficiente da dívida. Emitimos bem barato a fim de recomprar dívidas mais caras e mais curtas”, disse Melgarejo.

Surpresa positiva

O diretor definiu o resultado da operação como “surpresa bastante positiva”, em função de uma demanda de mercado de US\$ 3,2 bilhões, três vezes maior do que o valor intentado pela companhia. Ele destacou que o spread (diferença) entre a emissão da Petrobras e o título do Tesouro norte-americano ficou em 2,4% (em 2023, esse valor foi de 2,9%), o mais curto em 12 anos. Com relação aos títulos do Tesouro brasileiro, essa diferença foi de 0,23%, que seria a mais curta em 18 anos.

“A ideia era comprimir ao máximo a emissão”, disse sobre a operação que terminou com uma taxa de retorno de 6,25% ao ano, após uma partida de 6,5% ano, já bem rebaixada. Em 2023, a compressão foi maior, mas partiu de 7,25% e chegando a 6,625%, acima do retorno desse ano.

Esse retorno mais favorável à Petrobras, disse Melgarejo, se deve às condições macroeconômicas dos Estados Unidos, com o Fed (o banco central americano) já tendo sinalizando corte de juros e à robustez da gestão da Petrobras, cada vez melhor avaliada.

“Temos a cobertura de 16 bancos de investimento e, ontem, um 12º entre eles deu indicação e compra para a companhia. Temos 75% de indicação de compra, a melhor posição desde 2022. Isso é aumento de confiança na tese Petrobras”, disse.

Segundo Melgarejo, a maior parte dos investidores que compraram os títulos segue nos Estados Unidos conforme o esperado, mas teria havido participação expressiva de investidores da Europa, da Ásia e do próprio Brasil.

Os títulos recém-emitidos pela Petrobras têm vencimento em 13 de janeiro de 2035. Os pagamentos de juros serão semestrais, começando em 13 de janeiro de 2025.

‘Barateamento da dívida’

O impacto da operação é no preço e no prazo da dívida. “O impacto dessa emissão para a dívida em si é imaterial, porque emitimos US\$ 1 bilhão e recomparamos pouco mais de US\$ 940 milhões. Mas há um alongamento e barateamento dessa dívida”, disse o executivo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 16/09/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘É PRECISO ACORDO ENTRE AS CASAS’, DIZ RELATOR NO SENADO

Compromisso de não trazer aumento global de impostos tem de ser respeitado, diz Eduardo Braga; mudanças na Câmara, segundo a Fazenda, colocam o IVA brasileiro como o mais alto do mundo
Por Talita Nascimento (Broadcast)

O avanço da reforma tributária depende de um alinhamento entre as duas casas do Congresso em relação aos textos da regulamentação. diz o relator do tema no Senado, Eduardo Braga. Mudanças do Senado levam o texto de volta à Câmara dos Deputados e ainda podem contar com vetos presidenciais, lembra o senador.



Para ele, os compromissos que trouxeram apoio para a reforma tributária devem ser assegurados agora no texto de regulamentação.

Princípios como o não aumento de impostos, a simplificação, a redução da sonegação são alguns deles.

Braga já havia sido o relator do texto principal da reforma em 2023
Foto: Geraldo Magela / Agência Senado

“É preciso um compromisso para que a reforma tributária

não traga aumento global de impostos. É possível aumentar a arrecadação, sem que isso aumente carga tributária”, afirmou durante evento da Associação Brasileira de Supermercados (Abras).

Segundo cálculos do Ministério da Fazenda, as alterações realizadas pela Câmara dos Deputados na regulamentação da reforma elevaram a projeção da alíquota do novo Imposto sobre Valor Agregado (IVA) de 26,5% para 28%. Se confirmada, será a maior cobrança do mundo, de acordo com dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Atualmente, o ranking global é liderado pela Hungria, que tem uma taxa de 27%.

O texto da regulamentação tem tido uma tramitação complexa no Senado até o momento. No total, 1.084 sugestões de alterações foram feitas pelos senadores, e o próprio Braga pensa em mudanças no chamado “imposto do pecado”. Braga também sugeriu tirar a urgência da matéria, o que tornaria a tramitação mais lenta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/09/2024

‘MAIOR NEGÓCIO’ DA AVIAÇÃO BRASILEIRA CHEGA AO FIM COM PERDAS PARA A EMBRAER; ENTENDA

Corte arbitral determinou, nesta segunda-feira, 16, que a Boeing pague à Embraer US\$ 150 milhões por acordo não concretizado, valor inferior ao que a brasileira investiu e que será ainda reduzido por tributos

Por Cristiane Barbieri (Broadcast)

A união entre a Embraer e a Boeing foi anunciada como o maior negócio da aviação brasileira: numa transação de US\$ 4,2 bilhões (R\$ 23,1 bi, ao câmbio de hoje), seria criada a Boeing Brasil Commercial, que cuidaria da aviação comercial da joint venture. Seria uma resposta arrasadora dos americanos, que controlariam 80% da nova empresa, para enfrentar a união entre a europeia Airbus e a canadense Bombardier. Atropelada por uma grave crise de segurança com o modelo Boeing 737-Max e pela pandemia, a Boeing rescindiu o contrato dois anos depois, em abril de 2020, na data-limite para a desistência do negócio. Motivo alegado: a Embraer teria descumprido obrigações contratuais.

A brasileira, que havia investido tempo e dinheiro para separar a operação comercial da militar, foi ao tribunal arbitral e, nesta segunda-feira, 16, foi anunciada a decisão. A Boeing pagará US\$ 150 milhões (cerca de R\$ 827 milhões) à Embraer, mas não há detalhes sobre a forma de pagamento nem a quantia final a ser recebida. Os analistas Victor Mizusaki e Andre Ferreira, do Bradesco BBI, calculam que ficará em torno de US\$ 85 milhões (R\$ 468,7 milhões), depois de descontados PIS/Cofins e Imposto de Renda.

“Estamos satisfeitos por ter concluído o processo de arbitragem com a Embraer. De forma mais ampla, temos orgulho de nossos mais de 90 anos de parceria com o Brasil e esperamos continuar contribuindo para a indústria aeroespacial brasileira”, manifestou-se a Boeing, em comunicado oficial.



Analistas e investidores esperavam mais. Segundo o BTG Pactual, a Embraer investiu pelo menos US\$ 241 milhões (R\$ 1,3 bilhão) para separar e, posteriormente, reintegrar sua divisão de aviação comercial. Segundo o Safra, o valor a ser recebido, de US\$ 150 milhões, corresponde apenas à taxa de rescisão do contrato, sem custos adicionais. A expectativa era de que a Embraer recebesse entre US\$ 200 milhões (R\$ 1,1 bilhão) e US\$ 300 milhões (R\$ 1,6 bilhão).

Insucesso no projeto Boeing afetou as ações da Embraer Foto: Sergio Castro/Estadão



Com isso, as ações da fabricante de aviões brasileira despencaram. A empresa esteve durante todo o dia entre as maiores baixas da B3, a Bolsa de São Paulo, e suas ações caíram 5,51% às 15h32min. A ação fechou o pregão com a maior queda do Ibovespa: 5,30%, a R\$ 49,18.

Segundo o Itaú BBA, por conta da falta de transparência da arbitragem, analistas mantinham as ações da Embraer, com a esperança de uma surpresa positiva na disputa com a Boeing.

Mas, mesmo com o valor inferior ao esperado, todas as casas são unânimes ao afirmar que a brasileira deu a volta por cima e há diversos fatores que a favorecem. “É melhor ter um acordo agridoce do que acordo nenhum”, escreveram Lucas Marquiori e Fernanda Recchia, do BTG, em relatório. “Apesar dos desafios enfrentados pela Boeing nos últimos anos, chegar a uma resolução e concordar com um pagamento significativo é um desenvolvimento positivo.”

Para os analistas, as perspectivas para a Embraer são boas. Segundo o Itaú BBA, a empresa tem novos pedidos em aviação comercial e de defesa, deve melhorar a lucratividade e ter possível aumento da orientação da margem, receber um fluxo positivo de investidores internacionais que não cobriam a ação anteriormente e vive em um ambiente competitivo positivo, já que a Airbus e a Boeing enfrentam desafios com as entregas.

“Portanto, mantemos nossa perspectiva positiva sobre as ações e esperamos que seu impulso continue”, escrevem em relatório Daniel Gasparete, Gabriel Rezende e Luiz Capistrano, do time de transporte e logística do BBA. O BTG também tem boas expectativas, com o momento favorável a lucro, bem como o fato de a Embraer estar numa trilha para redução de endividamento e “a retomada do pagamento de dividendos no próximo ano”.

O que ajuda a Embraer

Na visão dos analistas, o setor de aviação como um todo vive um ambiente positivo em seus principais segmentos: o comercial está se beneficiando da falta de capacidade de fabricação, o que ajuda a Embraer a ganhar terreno globalmente; o segmento executivo tem uma carteira de pedidos recorde; no segmento de defesa, a prioridade está na promoção do avião de carga militar KC-390; espera-se que o segmento de serviços e suporte acelere o crescimento após a abertura de uma nova unidade de manutenção em Portugal.

O Safra também vê um ambiente operacional cada vez mais favorável para a empresa, impulsionado por uma forte recuperação na aviação comercial e o aumento de seu segmento de defesa. A expectativa do Bradesco BBI é de que Embraer zerará as perdas acumuladas no patrimônio líquido no segundo semestre de 2024, o que permitiria à empresa retomar a distribuição de dividendos em 2025.

Há ainda outro efeito. Como várias casas não haviam colocado esse valor extraordinário em suas contas, as projeções para a Embraer melhoraram. Para os analistas Luiza Mussi e Luiz Peçanha, do Safra, a finalização da arbitragem contribui com US\$ 1 ao preço-alvo da Embraer. Com isso, o banco fixou um preço-alvo de US\$ 38 para o papel, o que representa potencial valorização de 3% sobre o fechamento da sexta-feira, 13. Para o UBS BB, o impacto é de US\$ 0,80 por ADR (recibo de ação negociado nos EUA).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/09/2024

COM A RETOMADA DA FÁBRICA EM TOCANTINS, ITAFOS QUER TRIPLICAR RECEITA ATÉ 2027

Até 2027, companhia quer fabricar 350 mil toneladas de fosfato natural e superfosfato simples

A Itafos, norte-americana de fertilizantes fosfatados, prevê superar R\$ 100 milhões em receita no Brasil este ano com a retomada da unidade de Arraias (TO). Devido aos preços baixos dos adubos, a fábrica ficou parada entre 2020 e 2022, quando retornou com a produção de ácido sulfúrico para

atender a crise de abastecimento do produto. Hoje é uma das principais fornecedoras no País. Em 2023 foram 45 mil toneladas de fertilizantes produzidas e, em 2024, deve colocar no mercado 120 mil toneladas de adubos acabados e 100 mil toneladas apenas de ácido sulfúrico. Até 2027, quer fabricar aqui 350 mil toneladas de fosfato natural e superfosfato simples e ter suas próprias misturadoras em Tocantins, diz Felipe Coutas, presidente.

Busca por parceria com misturadoras

Além de ter suas próprias misturadoras dentro do complexo de Arraias, a Itafos também procura parcerias. “Já estamos discutindo com algumas grandes empresas que pretendem se instalar na região”, revela Coutas à coluna.



Além de ter suas próprias misturadoras dentro do complexo de Arraias, a Itafos também procura parcerias Foto: Itafos Fertilizantes/Divulgação

Produzindo melhor

A 3Tentos diz que foram gerados R\$ 42 milhões extras aos produtores rurais na safra 2023/24 com melhorias obtidas no programa Produzir+. A iniciativa, com foco na implementação de técnicas de manejo e inovações nos cultivos de soja, milho e arroz, aumentou a produtividade das lavouras em 4,1%, segundo a companhia. Isso representa volume de aproximadamente 360 mil sacas de soja, com precificação média de R\$ 115 a saca, cultivadas em uma área de cerca de 135 mil hectares, explica a empresa.

Com ganhos

O programa da empresa do Rio Grande do Sul completa dez anos em 2024, com 631 participantes. O número de agricultores saltou de 27, na primeira edição, para 122 na mais recente, impulsionado pela adesão de produtores da região Centro-Oeste. “O programa visa levar informação técnica relevante para o produtor e mostrar a diferença na prática”, diz Fernando Bavaresco, gerente de PDI e Digital da 3Tentos.

Mais presentes

A Grão Direto, líder em comercialização digital de grãos na América Latina, pretende ampliar serviços financeiros no ano que vem, com a antecipação de recebíveis, crédito atrelado a contratos futuros e um cartão de crédito pagável em grãos. Alexandre Borges, o CEO, não divulga valores. Diz apenas que, após receber um grande aporte, a empresa não tem urgência por novos recursos, mas está aberta a novas captações.

Com crescimento

A empresa com sede em Uberaba (MG), monitora oportunidades de aquisição. Borges cita o aumento do número de empresas que enfrentam desafios financeiros. “Isso não é algo que a gente olhava com atenção antigamente, mas, com a situação do mercado, surgiram oportunidades interessantes”, diz.

Sustentável

A importadora Marubeni vai levar ao Japão pela segunda vez em três meses café produzido por pequenos produtores de Minas Gerais. O produto tem um diferencial: no solo foi usado biochar, condicionador obtido do carbono contido em resíduos agrícolas, neste caso palha de café. Serão dois contêineres com um total de 880 quilos. O primeiro contrato, feito em julho, envolveu 77 produtores de Lajinha, que receberam prêmio de R\$ 150 por saca. Agora, com produtores de Paraguaçu, o novo acordo deverá render prêmio de até 10% do valor da saca, hoje entre R\$ 1.200 e R\$ 1.400. A trading de café EISA e a startup NetZero intermediaram o negócio.

UE não deve recuar na lei antidesmatamento

O Brasil pediu, mas representantes da União Europeia, ouvidos pelo Broadcast Agro, consideram improvável adiar a implementação da nova lei ambiental, prevista para o fim de 2024. O Brasil alegou ser uma medida unilateral e que prejudica a soberania nacional. A legislação proíbe a importação de commodities de áreas desmatadas a partir de dezembro de 2020.

Perspectivas para a safra 2024/25 do Brasil

Com o início do plantio da temporada 2024/25 incerto por causa da estiagem e das altas temperaturas, a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) trará terça-feira, 17, sua perspectiva para as safras de soja, milho, algodão, arroz e feijão e para o setor de proteína. O período de seca retarda a semeadura da soja. / AUDRYN KAROLYNE, LEANDRO SILVEIRA, GABRIEL AZEVEDO e ISADORA DUARTE

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 16/09/2024

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

WILSON SONS CONSEGUE PRIORIDADE PARA ACESSAR R\$ 942 MI EM EMPRÉSTIMOS E AMPLIAR TECON SALVADOR

A empresa afirma que os investimentos refletem seu compromisso com a melhoria contínua da infraestrutura e da eficiência operacional no Porto de Salvador

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação/ Wilson.Sons

A Wilson Sons disse nesta segunda-feira (16) que o Fundo da Marinha Mercante (FMM), ligado ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), aprovou a prioridade na obtenção de R\$ 942,4 milhões em empréstimos.

O montante será direcionado para a ampliação e modernização do terminal de contêineres da Tecon Salvador. A utilização dos recursos ainda depende de

análise e aprovação junto a algum dos agentes financeiros do fundo.

A empresa afirma que os investimentos refletem seu compromisso com a melhoria contínua da infraestrutura e da eficiência operacional no Porto de Salvador, gerando empresas e impulsionando o crescimento econômico da Bahia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/09/2024

CENTRO DO RIO ATRAI RETROFIT E MEGAPROJETOS HABITACIONAIS

Incorporadoras veem mercado com concorrência menor do que em São Paulo e espaço para crescer na zona central e portuária

Por Ana Luiza Tieghi — De São Paulo

A região central e portuária do Rio passa por uma renovação imobiliária com empreendimentos de milhares de unidades e reformas de prédios históricos.

Após a Copa do Mundo e as Olimpíadas de 2016, a capital fluminense passou por anos difíceis. Grandes incorporadoras reduziram sua atuação na cidade, como Cyrela, Tegra e Helbor.

Agora os números estão subindo, e há quem veja espaço para crescer. Os lançamentos avançaram 35% e as vendas cresceram 12,6% no primeiro semestre, em número de unidades, segundo a Brain Inteligência Estratégica.



José de Albuquerque: “Comparamos terrenos de maneira mais fácil, com muita permuta” — Foto: Divulgação

A comparação com São Paulo, porém, mostra o quanto é possível avançar. A capital paulista, com 84% mais moradores, lançou 41,4 mil unidades de janeiro a junho, ante 7,7 mil da capital fluminense.

A AZO, incorporadora que nasceu em Campinas (SP), escolheu o Rio para a sua primeira expansão geográfica, em 2022. José de Albuquerque, CEO da empresa, conta que chegou a olhar mais de 30 oportunidades de desenvolver prédios em São Paulo, mas nenhuma foi “de brilhar os olhos”. “É um mercado muito competitivo, tem que investir muito capital para comprar terreno, [pagando] em dinheiro, fazer operações de dívida para se alavancar”, diz.

Ele chegou a trabalhar no Rio durante as quase três décadas que passou na Brookfield Incorporações (atual Tegra) e revisitou a cidade. “Fiquei positivamente impactado com o mercado, compramos terrenos de maneira mais fácil, pagando a prazo ou com muita permuta”, afirma, citando que também há menos competidores e baixo estoque.

A empresa está reformando um prédio antigo na Gávea e viu a oportunidade de comprar da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (Ccpa) o edifício A Noite, por R\$ 36 milhões. O prédio, inaugurado em 1929, foi sede do jornal A Noite e da Rádio Nacional, mas estava fechado há 10 anos. Será convertido em residencial, com 447 estúdios, de 30 m² a 71 m². As obras começam em novembro, com previsão de entrega para 2027. O valor geral de venda (VGV) deve ser de R\$ 250 milhões.

A um quilômetro dali, o Moinho Fluminense, primeiro moinho de trigo do país, também pode ser transformado. Desde 2015, já teve dois projetos de reforma que não avançaram, e em junho foi desapropriado pela prefeitura. Agora, quem está de olho nele é o francês Alex Allard, idealizador do Cidade Matarazzo, que transformou um antigo hospital paulistano em hotel de luxo e espaço de arte.

Allard apresentou um projeto para o prefeito Eduardo Paes (PSD), que prevê a conversão do Moinho em hotel, residencial e galeria de arte, segundo o jornal “O Globo”. Procurado pelo Valor, o empresário não quis comentar a proposta neste momento.

A incorporadora Cury está construindo um empreendimento na região central e lançou mais prédios ao lado, na região do Porto Maravilha, que reúne os bairros de Saúde, Santo Cristo e São Cristóvão. Somando as duas áreas, a empresa já lançou 7,5 mil unidades - só restam 100 em estoque, conta o vice-presidente comercial Leonardo Mesquita. Deve colocar mais 800 no mercado em novembro.

A região do Porto é o eixo de crescimento da Cury na área mais central do Rio. Mesquita conta que a empresa levou três anos para conseguir lançar o primeiro projeto por ali, o que incluiu conversas com a Caixa e a prefeitura, porque na década passada o plano era que a região se tornasse uma zona corporativa, o que não foi adiante. Ele cita que a iniciativa da Cury foi ao encontro do Reviver Centro, política da prefeitura do Rio para atrair mais moradores para a área, com benefícios para a reforma de prédios e criação de moradias.

A Cury é uma incorporadora econômica, mas seus empreendimentos na região não são voltados para as classes mais baixas. Mesquita afirma que na zona portuária já “não cabem mais” projetos para as faixas iniciais do Minha Casa, Minha Vida (MCMV). A boa localização, com muito transporte

público disponível, faz com que os apartamentos se encaixem apenas na última faixa do programa (para famílias com renda de R\$ 4,4 mil a R\$ 8 mil) e fora dele.

A mineira Emccamp, que já construiu projetos para as faixas iniciais do MCMV, também se entusiasmou com a região e viu a oportunidade de fazer empreendimentos mais valorizados. A companhia lançou em 2022 um empreendimento com 1,5 mil unidades, que está 80% vendido. A venda foi mais rápida do que o esperado, conta o diretor financeiro André Avelar, porque as unidades também foram comercializadas para a faixa 3 e fora do programa, por R\$ 300 mil a R\$ 500 mil cada.

A empresa já prospecta novos terrenos na área. A Cury tem ali um banco de terrenos avaliado em R\$ 2 bilhões em VGV.

Somadas, Cury, Emccamp e AZO já ultrapassam 10,2 mil novas moradias. Albuquerque afirma que na região vivem cerca de 37 mil pessoas, número que pode quase dobrar com os novos projetos.

Mesquita diz que os primeiros moradores da Cury devem chegar em 2025. Para atender esse novo público, tanto a empresa quanto a Emccamp estão construindo comércios nos prédios. Albuquerque, porém, ainda considera que falta um “grande shopping center” por ali. A ideia é que os moradores não precisem se deslocar muito.

“Olhando o Rio, essa região tem posição estratégica em localização e infraestrutura”, diz Mesquita, citando o acesso a VLT, metrô e trem, a proximidade com a rodoviária, com os dois aeroportos da cidade e com vias importantes, como a Avenida Brasil, a Linha Vermelha e a ponte Rio-Niterói.

Fonte: Valor Econômico - SP

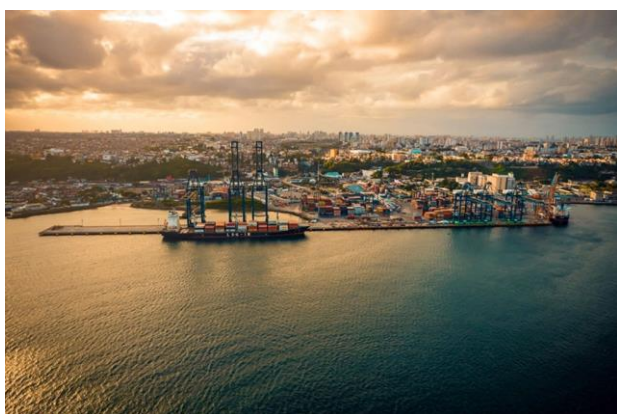
Data: 16/09/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CDFMM PRIORIZOU R\$ 942 MILHÕES PARA OBRAS NO TECON SALVADOR

Por Danilo Oliveira Indústria naval 16/09/2024 - 19:27



Arquivo/Divulgação

Prioridade aprovada na última reunião do conselho diretor do fundo setorial é destinada à ampliação do terminal, que vem passando por expansão nos últimos anos

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) priorizou R\$ 942,4 milhões para obtenção de empréstimos pelo Tecon Salvador (BA). A prioridade é destinada à ampliação e modernização de seu terminal de contêineres operado pela Wilson Sons na capital baiana. A utilização desses

recursos, equivalentes a US\$ 169,2 milhões, está condicionada à análise, aprovação e contratação de financiamento junto a um dos agentes financeiros do fundo setorial, a ser divulgado.

“Esses investimentos refletem o compromisso da companhia com a melhoria contínua da infraestrutura e da eficiência operacional, promovendo o desenvolvimento do Porto de Salvador, gerando empregos e impulsionando o crescimento econômico da Bahia”, destacou o diretor de relações com investidores da Wilson Sons, Michael Robert Connell. Em comunicado ao mercado, a empresa afirmou que manterá seus acionistas e o mercado em geral informados acerca da ocorrência de qualquer ato ou fato relevante sobre o tema. A operadora do Tecon Salvador reiterou compromisso com os melhores níveis de transparência e governança corporativa.

Em 2014, a Wilson Sons solicitou ao governo a antecipação da renovação do arrendamento do terminal e foram firmadas contrapartidas, na época, para a ampliação de cais e da capacidade. O aditivo, assinado em 2016, prorrogou o arrendamento por 25 anos, até 2050. Desde então, duas das três fases de investimentos foram concluídas. No segundo ciclo de expansão do terminal, concluído entre o final de 2021 e início de 2022, a empresa investiu cerca de R\$ 440 milhões.

Os investimentos empregados pelo grupo no terminal, iniciados no ano 2000, ultrapassaram R\$ 1 bilhão, o que inclui a recente duplicação de cais, aumento da profundidade do calado para 16 metros, ampliação de retroárea para armazenamento das cargas, adoção de novas tecnologias, aquisição de maquinários elétricos e treinamento de equipes operacionais. Em julho, o Tecon recebeu o navio MSC Orion, com 366 metros de comprimento e calado de 16 metros, com capacidade para transportar 15 mil contêineres. O cargueiro inaugurou uma rota regular do Nordeste para a Ásia, com escalas semanais e porta-contêineres com as maiores dimensões presentes na costa brasileira.

Portaria

A decisão foi tomada, no último dia 6 de setembro, durante a 56ª reunião ordinária do conselho diretor do FMM, que deliberou sobre aproximadamente R\$ 12 bilhões em prioridades. A sessão foi a primeira após a publicação da portaria do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) que estabeleceu critérios de priorização dos pedidos de financiamento e concessão de empréstimos com recursos do fundo setorial. A reunião, segundo a pasta, havia sido adiada para aguardar a edição da portaria, a fim de permitir a inclusão de projetos portuários.

A avaliação do ministério é que a medida trouxe mais segurança para o mercado e investidores ao otimizar a alocação de recursos, assegurando que projetos essenciais e estratégicos recebam o suporte necessário. A portaria, que entrou em vigor dia 3 de setembro, classifica em cinco ordens de prioridade os projetos financiáveis com recursos do FMM, subdivididas e ordenadas de acordo com uma tabela.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/09/2024

NORSUL RENOVA CONTRATO COM VERACEL CELULOSE ATÉ 2030

Da Redação Navegação 16/09/2024 - 19:26



Divulgação

A Norsul renovou seu contrato com a Veracel Celulose até 2030, ampliando uma parceria iniciada em 2005. A Norsul continuará responsável pelo transporte de celulose entre Belmonte (BA) e Portocel (ES), utilizando um modelo operacional baseado em comboios oceânicos, composto por empurradores e barcaças, que garante a movimentação eficiente de cerca de 1,1 milhão de toneladas de celulose por ano, o que corresponde a 152 viagens anuais.

O novo acordo mantém o uso do empurrador Norsul Belmonte e das barcaças oceânicas N06, N07 e N08. A Norsul transportou 16 milhões de toneladas de granéis sólidos e líquidos em 2023, com uma receita de R\$ 1,5 bilhão. A empresa opera com 20 embarcações próprias e mantém bases de apoio no Rio de Janeiro, Espírito Santo e Santa Catarina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/09/2024

PORTO ITAPOÁ OPERA TRÊS NAVIOS SIMULTANEAMENTE E MELHORA EFICIÊNCIA COM NOVO PORTÊINER

Da Redação *Portos e Logística* 16/09/2024 - 19:33



Divulgação

O Porto Itapoá (SC) realizou uma operação simultânea com três navios, utilizando sete portêineres, e concluiu as atividades em 3h30. Entre as embarcações atendidas, o CMA CGM Amazon (300m) foi operado por três ternos, o Mercosul Santos (210m) por dois, e o BBC Nagasaki (132m) movimentou uma carga breakbulk.

A infraestrutura do porto tem se destacado, segundo o diretor de operações, Sergni Pessoa Rosa Jr. Com um cais de 800 metros, capaz de atender três embarcações, o terminal possui a maior quantidade de portêineres de Santa Catarina, proporcionando agilidade nas operações.

O porto também se prepara para expansões, com a ampliação do cais de 800m para 1.200m e obras para aumentar a profundidade do canal de 14m para 16m, permitindo a recepção de navios de até 366m.

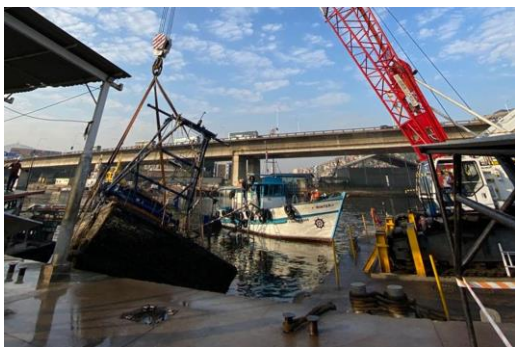
O novo portêiner, que começou a operar em 2024, já gerou um aumento de 15% na produtividade. A média de movimentos por hora em agosto foi de 94, com picos de 197 movimentos por hora (mph), reforçando o potencial de evolução nas operações do porto.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 16/09/2024

BAÍA DE GUANABARA CONVIVE COM MAIS DE 50 EMBARCAÇÕES ABANDONADAS

Por *Lorena Parrilha Teixeira Indústria naval* 16/09/2024 - 19:43



Arquivo/Divulgação

Apesar de ações coordenadas pela Marinha para remover cascos soçobrados, acúmulo de embarcações deterioradas afeta desenvolvimento econômico na região

A Baía de Guanabara convive com a presença de mais de 50 embarcações abandonadas, principalmente cascos de pequeno e médio porte, que têm afetado negativamente a economia local e gerado preocupações ambientais. Apesar de não haver navios de grande porte formalmente abandonados, a situação é agravada pelo estado precário de algumas estruturas e a presença de cascos em áreas rasas. Um incidente em novembro de 2022 trouxe atenção à questão das embarcações desativadas.

O graneleiro São Luiz, à deriva, colidiu com um dos pilares da Ponte Rio-Niterói. O tráfego foi interrompido por algumas horas, mas reaberto no dia seguinte após avaliação técnica, que constatou que a estrutura da ponte não havia sido danificada. O navio foi leiloado em 19 de fevereiro de 2024, arrematado pela empresa Rota Shipping Inc. por R\$ 6.206.000,00.

Ed Nascimento, CEO da AWS Service, explicou que uma embarcação é considerada abandonada e soçobrada quando se encontra próxima a canais secundários de navegação, com sua fluidez e estanqueidade comprometidas, sem sinais de manutenção. Além disso, uma embarcação também é classificada como abandonada quando, mesmo após notificação das autoridades, não há qualquer resposta ou ação por parte dos proprietários.

De acordo com a Marinha do Brasil, responsável pela fiscalização das embarcações, não há navios de grande porte em situação formal de abandono na Baía de Guanabara. Em vez disso, o foco está em 51 cascos soçobrados, localizados principalmente em áreas rasas próximas a Niterói e São Gonçalo, na região metropolitana do Rio.

Essas embarcações, em avançado estado de deterioração, não oferecem riscos de poluição ou à navegação, segundo análise da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ). Desde janeiro de 2023, uma Força-Tarefa coordenada pela CPRJ já removeu seis desses cascos e continua buscando soluções para os demais.

A maioria das embarcações soçobradas, no entanto, é de pequeno e médio porte, como barcos de pesca feitos de madeira, destaca Francisco Martins, diretor-presidente da PortosRio. Essas embarcações estão localizadas fora da poligonal do porto organizado e, portanto, não afetam diretamente as operações portuárias.

"Tais cascos não oferecem riscos de se movimentarem, pois estão encalhados em áreas rasas, sem condições de fluabilidade e tampouco de navegabilidade, além de estarem sem material ou substância perigosa ao meio ambiente a bordo, com base em análise feita pelo órgão ambiental responsável." informou a autoridade marítima.

Segundo Ed Nascimento, os cascos abandonados não impactam diretamente as atividades econômicas nas áreas controladas pela autoridade portuária, mas têm um efeito significativo na região próxima à Ilha da Conceição. A presença dessas embarcações, especialmente as de pesca, abandonadas devido à falta de políticas públicas de incentivo à renovação da frota, praticamente paralisou as atividades econômicas locais

"Esse acúmulo de cascos impede tanto a dragagem quanto a navegação, comprometendo a geração de cerca de 5 mil empregos diretos e indiretos. Além disso, a situação é agravada pela presença da Ponte do Caju, que está em estado precário e abandonada. Sua altura impede a passagem de embarcações por baixo da ponte, bloqueando o acesso para remoção dos cascos e, conseqüentemente, dificultando o desenvolvimento econômico e deixando um passivo ambiental significativo.", ressaltou Nascimento.

Para garantir a segurança do tráfego aquaviário, a Marinha realiza inspeções periódicas nas embarcações fundeadas na Baía. Além disso, existe uma linha direta para denúncias, incentivando a população a relatar embarcações em situação de risco.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/09/2024

LULA SAI EM DEFESA DA CONSTRUÇÃO NAVAL E DO CONTEÚDO LOCAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 14/09/2024 - 00:37

Ricardo Stuckert / PR

Presidente considera que, nos últimos anos, houve uma tentativa de acabar com a construção de navios, que resultou na paralisação de estaleiros pelo país



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) saiu em defesa das políticas de conteúdo local e do fortalecimento da Petrobras. Lula lembrou que, durante a campanha de 2002 que culminou em seu primeiro mandato (2003-2006), levantou bandeiras na tentativa de convencer a sociedade brasileira de que a Petrobras poderia ser uma empresa mais forte e que a Transpetro poderia construir navios no Brasil, com os estaleiros nacionais também produzindo sondas de perfuração e plataformas de petróleo.

Lula disse que, em conversas com o setor empresarial naquela época, foi possível chegar a um consenso sobre a capacidade da indústria nacional e estabelecer índices de conteúdo local de 65% nos projetos de ativos da Petrobras. “Uma empresa pública como a Petrobras serve não apenas para lucrar. Ela serve para prestar serviços ao conjunto da população e uma parte da possibilidade do seu ganho tem que ser revertido em benefício, inclusive no desenvolvimento nacional”, defendeu.

O presidente prometeu que a Petrobras será a maior empresa produtora de biocombustíveis, etanol e hidrogênio verde depois que a indústria do petróleo declinar. “A Petrobras será a maior empresa produtora de biocombustível do país. Será a maior produtora de etanol deste país, será a maior produtora de hidrogênio verde deste país. A Petrobras é mais do que uma indústria de óleo e de petróleo, ela é uma indústria de energia e vai produzir o que for necessário”, afirmou em discurso durante cerimônia de inauguração do Complexo de Energias Boaventura, em Itaboraí (RJ).

Lula também criticou as privatizações da Vale, da Liquigás, Eletrobras e da BR Distribuidora, alegando que foram movimentos que não trouxeram benefícios à população. “O que melhorou para o consumidor brasileiro com a venda da BR? O que é que melhorou? Barateou o combustível? (...) Eles apenas se apoderaram de uma empresa que daria lucro para a Petrobras, para tirar um pedaço da Petrobras. A mesma coisa eles fizeram com a empresa de gás (...)”, disse Lula.

O presidente considera que, na última década, houve uma tentativa de acabar com a construção de navios, que resultou na paralisação de estaleiros pelo país. Lula avalia que, apesar da preferência por importar ativos nos últimos anos, a Petrobras fica sujeita às oscilações dos fretes no mercado internacional. “Temos que pagar frete para levar e para buscar. Para navios estrangeiros transportarem o que a gente poderia estar transportando com produtos brasileiros”, lamentou.

Ele ressaltou que a diferença de custo construindo no Brasil, em vez de importar, é compensada com os ganhos de conhecimento tecnológico, qualificação da mão de obra e geração de emprego e renda, assim como com o aumento do consumo. “É nas compras governamentais a possibilidade que o Estado tem de favorecer pequenas e médias empresas brasileiras a produzirem no Brasil com tecnologia brasileira, mão de obra brasileira, salário brasileiro e aço brasileiro para que possamos então fazer com que país cresça e se desenvolva. Não podemos ser mero importador de tudo”, enfatizou.

Quando estiver em pleno funcionamento, o Complexo de Energias Boaventura — antigo Comperj — vai viabilizar o escoamento de até 18 milhões de m³/dia, pelo Projeto Integrado Rota 3; e o processamento, pela UPGN, de até 21 milhões de m³/dia de gás natural. O empreendimento, localizado em Itaboraí, região metropolitana do Rio de Janeiro, é composto pela maior unidade de processamento de gás natural (UPGN) do país e pelo gasoduto Rota 3, que transportará gás do pré-sal da Bacia de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2024

ARTIGO - A IMPORTÂNCIA DE UM MARCO REGULATÓRIO PARA DESTACAR O POTENCIAL BRASILEIRO NA PRODUÇÃO DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE

Por Edisiene Correia e Felipe Lavorato Opinião 13/09/2024 - 23:10



Arquivo/Divulgação

O Brasil vive um momento decisivo em relação às eólicas offshore. Em um cenário mundial em que países estão buscando soluções e crescimento econômico tendo como pilar a descarbonização da matriz energética, alguns fatores como a nossa extensa costa com águas rasas e ventos constantes, nos tornam um dos mercados com maior potencial para o desenvolvimento do setor. Assim, é essencial avançarmos na regulação do setor eólico offshore, posicionando o Brasil entre os líderes do



segmento.

Em março de 2021, sob uma iniciativa do Banco Mundial (World Bank Group - WBG) foi elaborado o estudo Offshore Wind Roadmap for Brazil, contendo mapa com o potencial técnico estimado para geração energia eólica offshore fixa e flutuante no Brasil em termos de capacidade de energia instalada em megawatts (MW) a 200 km da costa.

Algumas vantagens relacionadas aos parques eólicos em alto mar foram destacadas, como a maior velocidade do vento – pela ausência de obstáculos físicos - e menor impacto visual e acústico – por estarem localizados longe da costa. Isso garante a possibilidade de implantação de turbinas com maiores capacidades, visto que o transporte é feito pelo mar.

Cabe destacar que, sendo um setor de capital intensivo e mercado global, o relatório também apresenta o interesse por estes investimentos em outros países como as Filipinas, que tem um governo interessado em adotar a energia eólica offshore na busca por um rápido crescimento e desenvolvimento econômico sustentável; e a Coreia do Sul, onde empresas nacionais e internacionais já miram no potencial de criação de empregos e, com isso, a melhoria da economia local.

Em dezembro de 2023, durante a COP 28, realizada em Dubai, o Brasil aderiu à Aliança Global de Eólicas Offshore (Global Offshore Wind Alliance - GOWA), junto com a União Europeia, Panamá e o estado da Califórnia, dos Estados Unidos. Na ocasião, o representante brasileiro do Ministério de Minas e Energia (MME), Thiago Barral, destacou a importância da energia eólica offshore para o país e como se apresenta “como parte do portfólio de soluções viáveis” na caminhada para a transição energética.

No Brasil existem mais de 90 projetos protocolados, que totalizam aproximadamente 234 GW, conforme mapa disponibilizado pelo Ibama das Eólicas Offshore, em janeiro de 2024. Porém, a expectativa deste mercado tem enfrentado desafios nos últimos meses, devido ao impasse em torno da votação do marco regulatório, o PL 576/2021. A demora em sua aprovação implica diretamente no desvio de possíveis investimentos para outros mercados, cujos riscos já foram mitigados com a regulação finalizada, como países da Europa e Ásia.

Os investidores buscam redução de riscos e, para que se faça a autorização de qualquer projeto, é primordial o estabelecimento de uma lei e sua respectiva regulamentação, contendo os critérios a serem usados para cessão dos direitos do uso do fundo marinho. Devido à falta de segurança jurídica provocada pelo atraso do marco regulatório, empresas que enxergam o Brasil como mercado promissor travaram seus investimentos.

No final do ano passado, o texto aprovado pelo Senado passou pela Câmara dos Deputados, onde sofreu várias inserções que não têm relação com a pauta das eólicas, os chamados “jabutis”. Essas emendas trazem benefícios aos setores como o de gás natural, pequenas centrais hidrelétricas e até à produção de carvão. Como não possuem relevância para o setor eólico offshore, esses itens têm sido duramente criticados pelo governo, por associações e pela sociedade civil.

Agora de volta ao Senado para avaliação das emendas inseridas, o PL 576/2021 está sob relatoria do senador Weverton Rocha (PDT/MA) e ainda não foi pautado neste início do segundo semestre. Apesar disso, a expectativa do mercado é alta, especialmente em razão do potencial brasileiro.

O Banco Mundial divulgou um novo estudo sobre “Cenários para o Desenvolvimento Eólico Offshore no Brasil”, em 16 de junho de 2024, contando com a participação do Ministério de Minas e Energia (MME) e da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) em sua elaboração.

Este estudo forneceu uma análise completa de políticas para o setor e partes interessadas e ativas no Brasil. O relatório enfatiza a necessidade de uma estratégia energética clara, investimento significativo em infraestrutura e ação rápida para aproveitar o crescente interesse em energia eólica

offshore no Brasil. Traz também uma expectativa de implantação de até 96 GW em parques eólicos offshore.

Segundo relatórios da Agência Internacional para as Energias Renováveis (International Renewable Energy Agency – IRENA) publicados em 2020 e 2021, estima-se custos de investimento para as eólicas offshore de USD 2.415/kW a USD 4.699/kW. Se formos considerar os 96 GW de projetos eólicos offshore sendo liberados nos próximos anos e uma média de USD 3.000/kW de custo, a expectativa de entrada de investimentos no mercado seria de aproximadamente USD 288 bilhões.

Apesar das projeções de reduções significativas de custos ao longo prazo, as complexidades de financiamento e aquisição permanecem. Além disso, investimentos substanciais serão necessários para as linhas de transmissão e flexibilidade da rede para integrar a energia a ser gerada pelas eólicas offshore de forma eficaz. Bem como atualização de portos regionais, infraestrutura logística e a cadeia de suprimentos específica para dar suporte ao novo setor, são itens que aumentam os custos de implantação.

Além destes desafios a serem vencidos para a estruturação de um parque eólico offshore no Brasil, que exige financiamento concessional, outro ponto importante trata-se da alocação estratégica de direitos do fundo do mar. A cessão destas áreas deve ser feita pelo Governo Federal e exige considerações das atividades econômicas já desenvolvidas, aspectos ambientais e sociais, necessitando de planejamento meticuloso e consultas à comunidade.

Esta seleção e avaliação das áreas para eólica offshore seria incluída no Plano Espacial Marinho (PEM) – estudo que faz análise e alocação da distribuição espacial e temporal das atividades humanas em áreas marinhas. Porém, o Brasil ainda não possui sequer a definição das rotas marítimas. Sendo, para elaboração do PEM, necessário um gerenciamento técnico apurado e demorado, que o setor eólico offshore não pode esperar.

Com apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o país começou, neste ano, a realizar a primeira etapa do PEM na região sul. Espera-se que até 2030 sejam também elaborados os estudos nas regiões Sudeste, Norte e Nordeste.

Os compromissos adotados pelo Brasil e o seu potencial energético nos mostra que devemos avançar na definição de um marco regulatório e que temos que preparar setores do país para um novo mercado que, inclusive, possui a capacidade de geração de 15.000 empregos diretos por cada GW de projetos implantados, conforme relatório UK Offshore Energy Workforce, envolvendo principalmente as áreas de engenharia e tecnologia.



Com um marco regulatório e um calendário de leilões definidos para projetos de parques eólicos offshore, podemos criar um ambiente propício para investimentos, desenvolvimento tecnológico e geração de empregos, colocando o Brasil à frente da energia sustentável.

Edisienne de Souza Correia, Mestre e Bacharel em Engenharia Química; Especialista em Soluções Ambientais e Gerente de Desenvolvimento Eólico Offshore da Shizen Energia do Brasil. Profissional com experiência em ESG e atuação de mais de 20 anos no setor de energia.

Felipe Lavorato, fundador e presidente da Ambientare - Soluções em Meio Ambiente, empresa de consultoria ambiental, com sólida experiência no desenvolvimento de estudos ambientais para empreendimentos dos setores de Energia, Geógrafo, pós-graduado em Gerenciamento de Projetos pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, e em Tecnologia Ambiental pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024

REGIONAL DA ANTAQ RECOMENDA ARQUIVAMENTO DE DENÚNCIA CONTRA FEDNAV E ZEMAX

Por Danilo Oliveira Navegação 13/09/2024 - 21:18



Arquivo/Divulgação

Gerência no RJ entendeu que não houve irregularidades no afretamento de navio da empresa canadense, que tem EBN como signatária em operação de cabotagem. Processo ainda passará por análise da relatoria

A gerência regional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no Rio de Janeiro emitiu, na última quarta-feira (11), um parecer favorável ao arquivamento da denúncia de irregularidade apontada em uma operação de cabotagem realizada pelo navio estrangeiro 'Federal Spey', de bandeira das Ilhas Marshall. A embarcação, de propriedade da canadense Fednav, teve a EBN Zemax como signatária. O gerente da regional do Rio de Janeiro (GRERJ), Jonas Soares dos Santos Filho, entendeu que não foram identificadas infrações administrativas ao normativo da Antaq. Os autos ainda devem ser encaminhados para análise da diretora Flávia Takafashi, para quem o processo foi distribuído para relatoria.

A petição foi apresentada pela Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística, que solicitou a apuração de irregularidades na operação. A Logística Brasil apontou a existência de empresas estrangeiras atuando na cabotagem brasileira sem a autorização obrigatória para explorar a atividade, que é reservada às empresas brasileiras de navegação (EBN), sugerindo a atuação de shipbrokers em tal prática.

Ao pedir a atuação da fiscalização da Antaq, a associação alegou que, se confirmada, essa prática constituiria infração grave, na medida em que permitiria a exploração da cabotagem por empresas estrangeiras sem a devida outorga. Posteriormente, a denunciante entrou com outra petição informando que, em pesquisa ao mercado, encontrou um email de requerimento de navio a ser afretado pela Fednav, demonstrando que a empresa canadense assumiu o navio empregado na cabotagem e desrespeitando as normas brasileiras.

O navio do armador canadense Fednav foi empregado em operação de transporte de produtos siderúrgicos no Porto de Pecém (Arcelor), entre os dias 1 e 5 de julho de 2024, e descarregando em Piaçaguera (Usiminas), no dia 13 de julho.

No último dia 6 de setembro, a EBN Zemax Log protocolou na Antaq um pedido de urgente manifestação por parte da agência, argumentando que a denúncia, divulgada em veículos de comunicação, estaria arranhando a reputação da signatária. A Zemax informou que tomou conhecimento do processo administrativo por meio da imprensa. Segundo a empresa, apesar de ter sido citada, somente a 'Fednav Brasil Agência Marítima' foi notificada. O argumento também sustentou que a divulgação na imprensa, sem o devido contraditório, causou prejuízos à EBN Zemax Log.

A EBN denunciada ressaltou que não foram apresentadas provas da suposta infração, o que prejudica a imagem no Brasil e no exterior. A Zemax destacou que, nesta e em todas as ocasiões em que operou com embarcações estrangeiras, procedeu com a devida circularização no Sama — sistema de afretamento da Antaq — sem ter sido bloqueada. A empresa acrescentou nos autos que recebeu o frete do cliente, que pagou o afretamento ao armador estrangeiro e que o contrato de afretamento foi registrado na Antaq.

O gerente mencionou que a Lei 9.432/1997 possibilita o afretamento de embarcações estrangeiras mediante autorização da Antaq e que os institutos do bloqueio e da circularização servem como

garantias do princípio de proteção às empresas de bandeira brasileira. O parecer também cita a emissão do Certificado de Autorização de Afretamento (CAA), além da apresentação do respectivo contrato de afretamento.

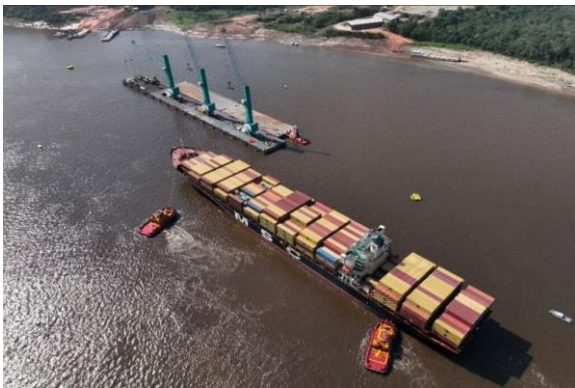
“Não se identifica, na denúncia, um conteúdo comprobatório robusto de uma infração administrativa de operação na navegação de cabotagem sem autorização da Antaq. O e-mail apresentado pela denunciante é simples e, por si só, não tem o condão de caracterizar um ilícito administrativo às normas da Antaq”, diz o parecer.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024

SUPER TERMINAIS INICIA OPERAÇÃO ESPECIAL EM ITACOATIARA PARA PERÍODO DE SECA

Da Redação Portos e logística 13/09/2024 - 18:59



Divulgação

Na última quinta-feira (12), o Super Terminais iniciou a operação 'Itacoatiara' com a chegada do navio MSC Manyá ao porto flutuante de Itacoatiara, carregando 1.156 contêineres. A estrutura, que recebeu um investimento de R\$ 45 milhões, foi montada para enfrentar a seca e garantir o transporte de cargas até Manaus. O próximo navio previsto é o Hansa Asia, com chegada marcada para domingo (15).

A operação, desenvolvida pelo engenheiro naval Heitor Augusto de Souza Lima, busca garantir o transbordo de contêineres durante o período de seca severa. O módulo flutuante, com 34 metros de calado, permite a atracação de navios de todos os tamanhos. A logística inclui operações contínuas e ininterruptas, com o objetivo de manter o abastecimento da indústria local.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024

PRATICAGEM DE SANTOS EVITA COLISÃO COM VELEIRO À DERIVA NO CANAL DE NAVEGAÇÃO

Da Redação Portos e logística 13/09/2024 - 19:01



Nesta quinta-feira (12), o veleiro Endurance ficou à deriva no canal de navegação do Porto de Santos (SP) devido a problemas de propulsão, ancorando-se próximo à ponte da Praticagem, sem perceber que estava na rota de um grande porta-contêineres.

A praticagem local informou que a equipe conseguiu agir rapidamente, a tempo de rebocar o veleiro enquanto o navio Kota Palhwan desviava sua rota, evitando uma possível colisão.

Assista ao vídeo.

<https://drive.google.com/file/d/1TTRz0Z7bvpG--suw5ARr07DeytPRe3jE/view>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024

PROJETO DE AMPLIAÇÃO DA ULTRACARGO SANTOS ENTRA EM CONSULTA NA ANP

Por Danilo Oliveira Portos e logística 13/09/2024 - 19:09



Divulgação Ultracargo

Empresa pretende construir 6 tanques em terminal no complexo santista, para o qual tem planos de expansão da capacidade

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) disponibilizou para consulta o sumário do projeto da Ultracargo em Santos (SP) referente à construção de seis tanques para operar na recepção, armazenagem e expedição de produtos líquidos a granel, inflamáveis e combustíveis das classes I, II e III, inclusive

derivados de petróleo, biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel e etanol combustível. Esse é um dos projetos de expansão planejados para o terminal de Santos para o qual a Ultracargo vem trabalhando na ampliação da capacidade.

A superintendência de infraestrutura e movimentação (SIM/ANP) informou que a documentação apresentada pela Ultracargo Soluções Logísticas S.A. continua em processo de análise pela agência reguladora e que o despacho não implica autorização prévia outorgada pela autarquia.

Em seu despacho, a superintendente de infraestrutura e movimentação, Patricia Huguenin Baran, estabeleceu que comentários e sugestões devem ser encaminhados à agência reguladora em até 30 dias contados a partir desta sexta-feira (13), data da publicação no Diário Oficial da União.

O terminal da Ultracargo em Santos atualmente opera químicos, corrosivos, óleos lubrificantes, combustíveis e biocombustíveis. A capacidade total de armazenagem é de 297 mil m³, com a capacidade dos tanques variando de 100 m³ a 10 mil m³. A infraestrutura em Santos conta com 166 tanques, três berços de atracação, 18 linhas de píer e 12 metros de calado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024

PORTO DO RIO TERÁ INFRAESTRUTURA REFORÇADA

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 13/09/2024 - 23:15



Portos Rio, por meio de sua gerência de compras, divulgou homologação do resultado da concorrência destinada à execução das obras de readequação e ampliação do canal de acesso ao cais da Gamboa (1ª Fase) e da área de Barra Grande (2ª Fase)

O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, anunciou uma série de obras de dragagem no Porto do Rio de Janeiro, para ampliar a capacidade operacional e garantir a segurança na navegação. Entre as principais intervenções, destaca-se a dragagem do Cais da Gamboa e do

Canal de Barra Grande, com início previsto para 30 de outubro, somando quase R\$ 117 milhões em investimentos. Na última quinta-feira (12), a Portos Rio, por meio de sua gerência de compras, divulgou a homologação do resultado da concorrência destinada à execução das obras de readequação e ampliação do Canal de Acesso ao Cais da Gamboa (1ª Fase) e da Área de Barra Grande (2ª Fase).

O contrato foi adjudicado à empresa DTA Engenharia, e compreende, além da dragagem, a elaboração de projetos básicos e executivos, sinalização, balizamento, e serviços complementares

necessários. Também está prevista a dragagem de manutenção no Canal do Mangue, uma área com maior incidência de sedimentação no Porto do Rio de Janeiro, com investimento de R\$ 11,5 milhões.

Essas intervenções fazem parte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e são importantes para a manutenção e expansão da capacidade do porto. Outro destaque é a conclusão da dragagem do Canal Principal, que permitirá ao Porto do Rio receber navios de grande porte, de até 366 metros de comprimento. Com término previsto para novembro e um investimento de R\$ 163 milhões, essa obra impulsionará a economia nacional e promoverá o desenvolvimento regional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024

VPORTS CONCLUI REFORMA DE BERÇOS NO TERMINAL DE PAUL

Da Redação Portos e logística 13/09/2024 - 19:22



Divulgação

A Vports concluiu a recuperação dos berços 905 e 206 no Terminal Portuário de Paul, no Espírito Santo, usados para movimentação de gusa e combustíveis. As obras trouxeram maior produtividade e segurança às operações, além de prolongar a vida útil das estruturas, proporcionando ganhos em competitividade. Segundo Anderson Polido, gerente de projetos e engenharia da Vports, os berços, construídos há cerca de 65 anos, exigiam intervenções para restaurar as garantias operacionais, uma vez que a vida útil estimada

dessas estruturas é de 50 anos.

O berço 905 possui 160 metros de comprimento e 12 metros de largura, enquanto o berço 206 tem 261 metros de comprimento e mesma largura. O trabalho envolveu a pavimentação de cinco mil metros quadrados do cais, seis mil metros quadrados de recuperação estrutural e pintura, além da utilização de 22 toneladas de aço e três mil metros cúbicos de concreto. A reforma, que também incluiu obras de drenagem e reaterro, durou 150 dias e contou com a participação de 200 trabalhadores. Segundo o gerente, um dos maiores desafios foi realizar a obra com os berços em funcionamento, sem interromper as operações do terminal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024

COMITIVA DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA JAPONÊS VISITA PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Da Redação Portos e logística 13/09/2024 - 19:30



Divulgação

Uma comitiva do governo japonês visitou, na última quinta-feira (12), o Porto de São Francisco do Sul (SC) para conhecer as instalações utilizadas nas exportações de grãos, como milho e soja, destinadas ao Japão, um dos principais mercados para o terminal catarinense. Composta por 11 integrantes, entre eles funcionários do Ministério da Agricultura do Japão, a equipe percorreu a área operacional e subiu a bordo de um navio que estava carregando soja com destino à Ásia.

Guilherme Medeiros, diretor de Operações e Logística do Porto, destacou que a visita faz parte do planejamento japonês para garantir a segurança alimentar nos próximos anos, sendo o porto estratégico na logística asiática. Há dois dias, quarta-feira (11), ocorreu em São Paulo o encontro



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 096/2024
Página 74 de 74
Data: 16/09/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

"Diálogo Brasil-Japão", com a participação do governo de Santa Catarina, representado pelo secretário Ivan Amaral e o presidente do porto, Cleverton Vieira, além de empresários e investidores.

O Porto de São Francisco do Sul é o maior de Santa Catarina e o 7º maior do Brasil em movimentação de carga, tendo atingido em 2023 o recorde de 16,8 milhões de toneladas, um aumento de 33% em relação ao ano anterior. O porto é responsável por 42% das importações de aço no Brasil e 80% da soja exportada por SC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2024



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 16/09/2024