

# **INFORMS**

**INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 100/2024  
Data: 23/09/2024**



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>5</b>
CMA CGM ANUNCIA COMPRA DE 48% DA SANTOS BRASIL.....	5
EMPRESAS PORTUÁRIAS FAZEM DOAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA A POLÍCIA MILITAR EM SANTOS.....	6
TEMPORADA DE CRUZEIROS COMEÇA EM NOVEMBRO COM 7 NAVIOS E ESPERA A PASSAGEM DE 1 MILHÃO DE PESSOAS EM SANTOS.....	6
CONSELHO APURA SUPOSTO CARTEL NO PORTO DE SANTOS.....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>9</b>
ANTAQ PASSA A APROVAR AS RENOVAÇÃO DOS CONTRATOS DE TRANSIÇÃO.....	9
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, LOCALIZADO NO PORTO DE RECIFE (PE).....	10
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....</b>	<b>11</b>
AVISO DE PAUTA - MINISTRO ANUNCIA R\$ 47 MILHÕES PARA OBRAS DE SEGURANÇA NA PONTE NEWTON NAVARRO (RN)..	11
INCLUSÃO SOCIAL - MAIOR PROGRAMA SOCIAL DA AVIAÇÃO BRASILEIRA, VOA BRASIL TEM IMPULSIONADO OS DESTINOS REGIONAIS.....	12
INVESTIMENTOS - MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PARABENIZA CMA CHM POR NOVA OPERAÇÃO NO BRASIL.....	14
HIDROVIAS - BAHIA RECEBE INVESTIMENTO RECORDE DE MAIS DE R\$ 6 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA DE AVIAÇÃO, PORTOS E HIDROVIAS.....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....</b>	<b>17</b>
TRANSPARÊNCIA - CONCESSÃO E INVESTIMENTO DE US\$45,6 MILHÕES NA PONTE BINACIONAL EM SÃO BORJA SÃO FOCO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS.....	17
AVISO DE PAUTA - EM NATAL, RENAN FILHO LANÇA EDITAL PARA OBRA DA TRAVESSIA DE MACAÍBA E APRESENTA PROJETO DE DUPLICAÇÃO DA BR-304/RN/CE.....	18
<b>PORTAL PORTO GENTE.....</b>	<b>19</b>
ESG NA LOGÍSTICA: GOVERNANÇA E COMPLIANCE SE CONSOLIDAM ENTRE COLABORADORES.....	19
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS ANUNCIA PRÊMIO EXCELÊNCIA EM ESG E III JORNADA ESG.....	19
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT.....</b>	<b>20</b>
EDITORIAL – O BRASIL E A CORRIDA PELO HIDROGÊNIO VERDE: A URGÊNCIA DA QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL.....	20
NACIONAL - HUB – GOVERNO FEDERAL VAI RETIRAR A CONCESSÃO DA VIABAHIA NA BR-116 E BR-324.....	21
ViaBahia 1.....	21
Via Bahia 2.....	21
ViaBahia 3.....	22
Inclusão no PPI.....	22
Itajaí.....	22
NACIONAL - CMA CGM COMPRA SANTOS BRASIL.....	22
NACIONAL - SILVIO COSTA FILHO REALIZA ANÚNCIOS E ENTREGAS NESTA SEGUNDA-FEIRA.....	23
NACIONAL - PAÍS PRECISA DE 3 MIL TÉCNICOS POR ANO PARA EXPANDIR HIDROGÊNIO VERDE.....	23
NACIONAL – BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES PARA O CANADÁ COM NOVOS PRODUTOS AGROPECUÁRIOS.....	25
NACIONAL - REAJUSTE NO IMPOSTO SOBRE PNEUS DE CARGA É REJEITADO APÓS ALERTA DA ANTT.....	26
REGIÃO SUDESTE - PLATAFORMA SOFRE INCLINAÇÃO ACIDENTAL DURANTE MANOBRA NA BACIA DE CAMPOS.....	27
REGIÃO NORDESTE - ANTAQ ABRE AUDIÊNCIA SOBRE CONCESSÃO DO TERMINAL MARÍTIMO DO RECIFE.....	28
REGIÃO SUL - “ESTADO ESTÁ DEBRUÇADO EM ESTUDOS DE UMA NOVA ROTA DO PORTO AO PLANALTO”.....	29
REGIÃO SUDESTE - TERMINAL DE SANTOS ESPERA 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS NESTA TEMPORADA.....	32
REGIÃO SUL - CIDADE CATARINENSE RECEBERÁ ESCALA TESTE DE CRUZEIRO.....	32
REGIÃO NORDESTE - BAHIA RECEBE R\$ 6 BI PARA INFRAESTRUTURA DE AVIAÇÃO, PORTOS E HIDROVIAS.....	33
NACIONAL - CRESCEM OPERAÇÕES POR VIA MARÍTIMA, APONTA RELATÓRIO DA ATP.....	35
REGIÃO SUDESTE - WILSON SONS ENTREGA NOVO REBOCADOR SUSTENTÁVEL NO PORTO DE SANTOS.....	35
REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO NO TERMINAL PORTUÁRIO SÃO LUÍS BATE RECORDE.....	36
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>37</b>
FUNDOS GERENCIADOS PELO OPPORTUNITY VENDEM SUA PARTICIPAÇÃO NA SANTOS BRASIL PARA A CMA CGM.....	37
BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES AO IRAQUE.....	38
PORTO DO ITAQUI BUSCA EXPANSÃO PARA ACOMPANHAR O CRESCIMENTO AGRÍCOLA DO MATOPIBA.....	39
<b>EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA.....</b>	<b>40</b>
ENERGIA ELÉTRICA - CLIENTE DA ELETROBRAS REDUZ CONSUMO EM 80 MW NO PROGRAMA DE RESPOSTA DA DEMANDA... ..	40



SECRETÁRIO DEFENDE MEDIDAS PARA ADIAR DEVOLUÇÃO DE CAMPOS E DESCOMISSIONAMENTO .....	41
RESOLUÇÃO QUE LIBERA A PPSA PARA CONTRATAR ESCOAMENTO E PROCESSAMENTO DE GÁS NATURAL ENTRA EM VIGOR .....	42
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>43</b>
AGÊNCIA NACIONAL DAS ÁGUAS DECLARA SITUAÇÃO CRÍTICA DE ESCASSEZ HÍDRICA NO RIO TAPAJÓS, NO PARÁ.....	43
A GENEROSIDADE DE OMETTO: DONO DA COSAN NUNCA GASTOU TANTO DINHEIRO COM ELEIÇÃO QUANTO NA DISPUTA DESTA ANO .....	44
COM DESASTRES NATURAIS E INCÊNDIOS, GOVERNO GASTA R\$ 40,5 BI FORA DA META .....	45
PREVISÃO DE ECONOMIA COM REVISÃO DE GASTOS DO INSS EM 2024 CAI R\$ 2,2 BI, PARA R\$ 6,8 BI .....	46
PETROBRAS PODERÁ ESTUDAR POTENCIAL DE EXPLORAR PETRÓLEO NO OCEANO ÍNDICO, DIZ SILVEIRA .....	47
'O BRASIL ESTÁ LIDERANDO O CAMINHO PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA', DIZ SECRETÁRIO-GERAL DA OPEP .....	48
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>49</b>
OPPORTUNITY VENDE PARTICIPAÇÃO NA SANTOS BRASIL PARA GIGANTE DA LOGÍSTICA POR R\$ 6 BILHÕES .....	49
FAZENDA DIZ QUE HÁ INCÔMODO NA EQUIPE ECONÔMICA COM CRÍTICAS À POLÍTICA FISCAL E NEGA 'CRIATIVIDADE' .....	50
BETS: ALCKMIN DEVE DISCUTIR PLEITOS DA INDÚSTRIA E DO VAREJO COM DEMAIS MINISTÉRIOS NESTA SEMANA .....	51
HADDAD: INVESTIDORES ESTRANGEIROS QUEREM SABER QUANDO RETOMAREMOS O SELO DE BOM PAGADOR .....	53
SE 'DINHEIRO ESQUECIDO' NÃO PUDE COMPENSAR A DESONERAÇÃO, VOLTAREMOS AO STF, DIZ Nº 2 DA FAZENDA.....	54
O QUE É O 'IBGE PARALELO' CRIADO POR POCHMANN E POR QUE PREOCUPA OS SERVIDORES DO ÓRGÃO; ENTENDA .....	55
GOVERNO REDUZ PREVISÃO DE ECONOMIA COM REVISÃO DE GASTOS DA PREVIDÊNCIA DE R\$ 9 BI PARA R\$ 6,8 BI.....	57
PRESIDENTE DA PETROBRAS DIZ NÃO HAVER CONTRADIÇÃO ENTRE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E PRODUIR ÓLEO E GÁS .....	58
OPINIÃO - CONSUMIDORES VÃO SOFRER COM CONTA DE LUZ E JUROS MAIS ALTOS .....	59
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>60</b>
ANALISTAS SÃO PEGOS DE SURPRESA POR OFERTA DA CMA CGM PELA SANTOS BRASIL, MAS AVALIAÇÃO É POSITIVA .....	60
LEILÃO DE SEGURANÇA ENERGÉTICA ESTÁ NA FASE FINAL DE ELABORAÇÃO DE REGRAS, DIZ SILVEIRA.....	62
AÇÕES DA SANTOS BRASIL (STBP3) DISPARAM APÓS OFERTA DA CMA PARA COMPRAR FATIA DO OPPORTUNITY .....	62
QUEDA NOS PREÇOS DO MINÉRIO DE FERRO PIORA AVALIAÇÃO DAS AÇÕES DE MINERADORAS .....	63
MINÉRIO DE FERRO CAI 4,5% NA BOLSA DE DALIAN.....	64
HIDROVIAS DO MADEIRA E TOCANTINS E FERROVIA SP-CAMPINAS ENTRAM NA LISTA DO PPI.....	64
OPPORTUNITY VENDE FATIA NA SANTOS BRASIL PARA CMA CGM.....	65
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF .....</b>	<b>65</b>
EMIÇÃO DE GASES POR INCÊNDIOS É RECORDE EM DOIS ESTADOS.....	65
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>66</b>
ESPÍRITO SANTO INVESTE R\$ 180 MILHÕES EM OBRAS PORTUÁRIAS .....	66
PORTO DE ÍMBITUBA INVESTE MAIS DE 50 MILHÕES EM MELHORIAS ATÉ O FINAL DE 2024 .....	67
DECRETO ABRE CAMINHO PARA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO MADEIRA .....	67
SILVEIRA VÊ AVANÇOS NAS DISCUSSÕES SOBRE CONTEÚDO LOCAL .....	68
TUPS MOVIMENTAM 64,1% DAS CARGAS NO 1º SEMESTRE DE 2024 .....	68
CMA CGM VAI ADQUIRIR 48% DE PARTICIPAÇÃO NA SANTOS BRASIL.....	69
MOMENTO É CRUCIAL PARA DEFINIÇÃO DE REGRAS PARA DESMANTELAMENTO DE EMBARCAÇÕES E ESTRUTURAS MARÍTIMAS .....	70
FROTA DE APOIO MARÍTIMO EM OPERAÇÃO DEVE ATINGIR 500 EMBARCAÇÕES ATÉ FINAL DE 2024. BIDS MOVIMENTAM .....	70
INDÚSTRIA NAVAL.....	75
NAVALSHORE DESTACA AVANÇOS NA DIGITALIZAÇÃO, TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E PLANEJAMENTO ESPACIAL MARÍTIMO .....	81
FRAGATA TAMANDARÉ LANÇADA EM SC. APÓS INSTALAÇÃO E COMISSIONAMENTO, EMBARCAÇÃO PASSARÁ POR TESTES E PROVAS DE MAR .....	83
EXPANSÃO DE TERMINAIS E AUMENTO NA DEMANDA POR COMBUSTÍVEIS IMPULSIONAM CRESCIMENTO DE QUASE 40% NAS MANOBRAS .....	85
SETOR DE TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL APOSTA NA INTERMODALIDADE E EM MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA PARA SUPERAR DESAFIOS E OTIMIZAR O ESCOAMENTO .....	89
PRODUTOS E SERVIÇOS 743.....	92
MARINHA QUER APLICAR VALORES EXTRAORÇAMENTÁRIOS EM ESCOLAS. EBNs DEFENDEM ATUALIZAÇÃO CONSTANTE DAS DEMANDAS.....	95
PRODUTOS E SERVIÇOS 743.....	97
EDITORIAL 743.....	100
P-19 PRECISOU SER ESTABILIZADA PARA EVITAR ACIDENTE.....	101
PORTARIA DEFINE REGRAS PARA DISCUTIR CONFLITOS EM CONTRATOS DE CONCESSÃO E ARRENDAMENTOS .....	101
EM SANTOS, PADILHA DESTACA INVESTIMENTOS FEDERAIS NO PORTO .....	102
DOCAGENS E SERVIÇOS COM PRIORIDADE DO FMM SERÃO REALIZADAS EM 4 ESTALEIROS.....	102
TRAFIGURA APOSTA EM AÇÕES COMPLEMENTARES PARA DESCARBONIZAÇÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO .....	103
WÄRTSILÄ FORNECERÁ SISTEMA DE RELIQUEFAÇÃO PARA FSRUs DA EXCELERATE ENERGY .....	104
SEGURADORAS SE ADAPTAM À SECA NO AM COM COBERTURAS ESPECÍFICAS PARA NAVEGAÇÃO FLUVIAL .....	104



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 100/2024  
Página 4 de 107  
Data: 23/09/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[mercoshipping.com.br](mailto:mercoshipping.com.br)

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS EM RECIFE.....	106
PORTO DE SUAPE REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM AGOSTO .....	106
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>107</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="https://www.linkedin.com">LINKEDIN.COM</a> .....	107



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### CMA CGM ANUNCIA COMPRA DE 48% DA SANTOS BRASIL

Transação com o Opportunity, que está vendendo a sua participação, deverá ser concluída no primeiro trimestre de 2025

Por [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



*Em comunicado publicado em seu site, a Santos Brasil informa que “passará a fazer parte de um dos maiores grupos mundiais de navegação e logística (Divulgação/Santos Brasil)*

A armadora CMA CGM anunciou, neste domingo (22), a aquisição de aproximadamente 48% da Santos Brasil por meio da compra das ações de fundos e entidades geridas por empresas gestoras Opportunity. A transação, que ainda precisa da aprovação das autoridades regulatórias competentes, deverá ser concluída no primeiro trimestre de 2025. A Santos Brasil é um dos maiores terminais do Porto de Santos.

Finalizada esta etapa, a CMA CGM lançará uma Oferta Pública de Aquisição de Ações (OPA) a todos os acionistas da companhia, visando a aquisição de 100% das ações em circulação, no mesmo preço e condições pactuadas com o Opportunity.

Para a CMA CGM, o investimento é estratégico, pois expande sua presença no Brasil e reforça a sua posição de liderança com um operador global de terminal portuário multiuso. Já o Opportunity encerra uma trajetória de sucesso à frente da Santos Brasil, onde deixa um legado de grande geração de valor, criada a partir do investimento na aquisição do Tecon Santos em 1997.

#### O futuro da Santos Brasil

Em comunicado publicado em seu site, a Santos Brasil informa que “passará a fazer parte de um dos maiores grupos mundiais de navegação e logística. Potencializará também a capacidade de crescimento e investimento na infraestrutura nacional, reforçando o compromisso da companhia com a ampliação de seus terminais, o aprimoramento de sua excelência operacional, a evolução profissional de seus funcionários, a geração de emprego e o crescimento do Brasil”.

Maior terminal de contêineres do Porto de Santos, a Santos Brasil esclarece ainda que “continuará a trabalhar para o desenvolvimento” do maior ativo portuário do País, “bem como para o dos demais portos onde atua, acelerando os investimentos para atender à demanda crescente. A empresa se manterá sob a gestão da atual diretoria e os seus ativos continuarão a operar como terminais multiusuário, ampliando a qualidade e a gama de serviços e atendendo aos mais diversos clientes”.

#### ESG

A busca pela descarbonização é um objetivo comum às duas organizações e o plano de ação iniciado pela Santos Brasil neste sentido deve ser mantido e reforçado.

Essa convergência de valores favorecerá um processo de integração sustentável, equilibrado e de continuidade dos projetos e iniciativas existentes, com transparência e comprometimento com todos os stakeholders da empresa.

#### Sobre a Santos Brasil

A Santos Brasil é referência em operações portuárias e logísticas. Há 27 anos opera o Tecon Santos (SP), o maior terminal de contêineres da América do Sul e o mais eficiente do País. Neste período, já investiu mais de R\$ 9 bilhões (em termos reais), dos quais aproximadamente R\$ 6 bilhões somente no Tecon Santos, em aquisições, expansões, novos equipamentos e tecnologia, contribuindo para o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro.

Atua nacionalmente por meio de oito terminais estrategicamente localizados - sendo três de contêineres (Tecon Santos em SP, Tecon Imbituba em SC e Tecon Vila do Conde no PA), um de veículos em Santos, um de carga geral em Imbituba e três de graneis líquidos em Itaqui (MA). Através da Santos Brasil Logística, que opera de maneira integrada aos terminais, oferece soluções completas do porto ao e-commerce aos seus mais de 9.400 clientes.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 23/09/2024*

## EMPRESAS PORTUÁRIAS FAZEM DOAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA A POLÍCIA MILITAR EM SANTOS

A ação tem como objetivo auxiliar a PM no sentido de montar novas equipes de patrulhamento e assim reforçar o policiamento

*Por ATribuna.com.br*



**Empresas e entidades portuárias realizaram doações para a PM de Santos (Divulgação)**

Na manhã desta segunda-feira (23), entidades do setor portuário, retroportuário e transportes participaram da doação de botas e capacetes para a 4ª Companhia do 6º BPM/I, na Zona Noroeste, em Santos.

A ação, organizada pela Associação dos Amigos da Polícia Militar – Comando Atlântico, tem como

objetivo auxiliar a PM no sentido de montar novas equipes de patrulhamento com motos e assim reforçar o policiamento na Alemoa e região retroportuária da Zona Noroeste, em Santos.

A compra dos equipamentos foi custeada pela Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), pelo Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (SINDISAN) e pela Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC).

O grupo foi recepcionado pela nova comandante da companhia, Cap PM Fulvia Guisini, que agradeceu o apoio recebido das entidades e comentou sobre os principais desafios da sua gestão.

A ideia da ação surgiu após diversas reclamações de ocorrências envolvendo colaboradores e equipamentos das empresas dessa região, e em comum acordo as entidades se uniram a fim de auxiliar a instituição que possui efetivo qualificado para o trabalho, mas não dispunha de equipamentos suficientes.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 23/09/2024*

## TEMPORADA DE CRUZEIROS COMEÇA EM NOVEMBRO COM 7 NAVIOS E ESPERA A PASSAGEM DE 1 MILHÃO DE PESSOAS EM SANTOS

Concais espera a passagem de 1 milhão de pessoas, entre embarque, e desembarque e trânsito até o dia 20 de abril

*Por ATribuna.com.br*



*De acordo com o Concais, serão 15 navios e 152 escalas, sendo sete de escalas regulares até 20 de abril (Alexsander Ferraz/AT)*

A temporada de cruzeiros 2024/2025 começa no dia 8 de novembro, com a chega em Santos do navio MSC Seaview. O Concais, que administra o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini, no Porto de Santos, espera a passagem de 1 milhão de pessoas, entre embarque, e desembarque e trânsito até o dia 20 de abril.

De acordo com o Concais, serão 15 navios e 152 escalas, sendo sete de escalas regulares. A MSC terá, além do Seaview (o mais frequente, com 40 visitas), os transatlânticos Grandiosa (o maior navio de passageiros que já navegou em águas brasileiras) Armonia, Orchestra e Splendida. Já da Costa Cruzeiros estão previstos os navios Costa Pacifica e Diadema. Haverá também oito navios exclusivamente de trânsito, com turistas estrangeiros.

A última atracação será do navio Costa Diadema, marcado para o dia 20 de abril. Ao todo, serão 98 dias de operação.

### **Queima de fogos**

A grande novidade da próxima temporada será o Réveillon a bordo do Costa Pacifica, que ficará atracado na orla de Santos para o espetáculo de queima de fogos da Cidade.

Com embarque em Santos e alternando paradas em Búzios e Angra dos Reis, no Rio de Janeiro, com Ilhabela e Balneário Camboriú (Santa Catarina), o navio iniciará suas atividades regulares com a saída de seu primeiro minicruzeiro no dia 22 de novembro.

A expectativa para a temporada reafirma a posição do Concais como o principal terminal de embarque para cruzeiros do Brasil e, conseqüentemente, o Porto de Santos como o principal destino marítimo.

“A projeção para esta temporada demonstra o quanto os cruzeiros já estão presentes na vida dos brasileiros. Nosso objetivo é seguir trabalhando para oferecer serviços de excelência para armadoras, tripulantes e autoridades, com a infraestrutura necessária para que tenhamos uma operação segura e ágil para todos os envolvidos” destaca Javier Carnevale, gerente de Operações do Concais.

### **Última temporada**

A temporada de cruzeiros 2023/2024, que foi de 29 de outubro de 2023 até 3 de maio deste ano, teve mais de 844 mil embarques, segundo a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil). Santos foi responsável por cerca de 60% dos embarques nacionais.

A Clia estima um impacto econômico total de R\$ 5,2 bilhões com os cruzeiros em todo o País. Esse montante inclui os efeitos indiretos e induzidos que beneficiam toda a cadeia produtiva.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 22/09/2024*

### **CONSELHO APURA SUPOSTO CARTEL NO PORTO DE SANTOS**

Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) investiga possíveis infrações e conduta anticoncorrencial da praticagem em Santos

*Por Ted Sartori*



*Os práticos entram nos navios em movimento e dividem a responsabilidade da manobra de entrada e saída do Porto com o comandante (Vanessa Rodrigues/AT)*

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) investiga denúncia de possível formação de cartel pelos práticos do Porto de Santos. Segundo o Cade, a apuração gira em torno de supostos “ilícitos concorrenciais”. Essa prestação de serviço de manobra de navios teria condutas anticompetitivas e “indícios de infração à ordem econômica”. A Praticagem nega irregularidades e diz colaborar com as autoridades ao fornecer documentos e

fazer esclarecimentos.

O procedimento do Cade cita como representados o Sindicato dos Práticos dos Portos do Estado de São Paulo (Sindipráticos) e a Coordenação Geral da Zona de Praticagem 16 (PraticosZP16), que abrange Baixada Santista e São Sebastião.

Embora a instauração do inquérito tenha sido autorizada em 28 de agosto, a apuração do Cade começou no ano passado, com uma investigação preliminar para apurar os indícios de irregularidades (procedimento preparatório). Foram feitas busca de informações, coleta de dados, requisição de documentos, perícias e colhidos depoimentos. Em janeiro deste ano, as duas entidades acionadas juntaram ao procedimento diversos documentos relacionados ao exercício da Praticagem no complexo portuário santista.

“Em análise a tais documentos, verifica-se a existência de um contrato intitulado ‘Acordo de valores, serviços e condições de praticagem - 2022-2027’, o qual tem como um de seus objetos o estabelecimento de valores mínimos referenciais a serem cobrados por parte dos associados da PraticosZP16 na prestação de serviços de praticagem na zona portuária de Santos”, afirma o Cade, na nota técnica que A Tribuna teve acesso.

O conselho também destacou que o trabalho é oferecido por profissionais liberais que, após habilitação, prestam os serviços por meio de contratação direta da Sociedade Limitada Unipessoal (SLU) de cada um pelos clientes. A SLU é um tipo de empresa formada apenas pelo próprio empreendedor.

“Trata-se de um mercado de prestação de serviço em que há a contratação direta do prestador pelo tomador para que seja realizado um serviço específico. Portanto, essa negociação conjunta apresenta indícios de conduta concertada (uniforme) para convergência de preços entre prestadores potencialmente concorrentes, fato esse a ser melhor investigado”, analisa.

O Cade lembra ainda que o serviço de praticagem é um mercado que está amparado pelos ditames da livre iniciativa e livre concorrência, mas que as normas setoriais não dispensam os agentes do mercado “de competirem entre si na prestação de um serviço mais eficiente e/ou econômico, tão menos tais normas autorizam o tabelamento de preços por estes mesmos agentes ou por qualquer entidade sindical ou associativa”.

### **Outro lado**

O Sindipráticos e a PraticosZP16 afirmam, em nota, que o acordo de valores, serviços e condições de praticagem não configura formação de cartel ou tabelamento de preços por entidades sindicais ou associativas.

As entidades dizem que os parâmetros de formação de preços informados no documento foram negociados livremente com os tomadores de serviços (armadores) de forma direta ou por meio de suas organizações representativas.





Ressaltam que, desde o início do procedimento do Cade, têm colaborado proativamente com as autoridades, fornecendo todos os documentos e esclarecimentos solicitados. E reafirmam a legitimidade e a legalidade de suas ações, “sempre pautadas pelo compromisso com a excelência na prestação dos serviços de praticagem aos seus contratantes”.

Por fim, as entidades informam que permanecem à disposição para esclarecimentos adicionais e “confiam na elucidação dos fatos em favor da verdade e da justiça”.

### **Padrão internacional**

A Praticagem do Brasil afirma, em nota, que o modelo de atendimento no País segue padrão mundial em razão da segurança da navegação. “Países que implantaram a concorrência na atividade viram a disputa comercial entre praticos diminuir a qualidade do serviço e recuaram após acidentes graves”, argumenta.

Apesar de ser um serviço prestado em regime de exclusividade no mundo inteiro, a nova Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 14.813/24), sancionada no início do ano, assegura instrumentos regulatórios eficientes sobre as partes técnica e econômica, explica a Praticagem do Brasil.

“O preço do serviço é livremente negociado entre praticagem e armadores, com praticamente 100% de acordos comerciais. Mediante provocação das partes, seja por defasagem do preço ou abuso de poder econômico, o valor pode ser fixado em caráter extraordinário, excepcional e temporário pela Autoridade Marítima (ente regulador). A Marinha pode, inclusive, formar comissão para emitir parecer sobre o preço, consultando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)”, afirma.

A Praticagem do Brasil lembra que o texto da nova lei foi aprovado após processo de quatro anos de fiscalização do arranjo institucional da praticagem pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O TCU concluiu que “a regulamentação técnica exercida pela Autoridade Marítima, com a consequente instituição da escala de rodízio única (de atendimento), não caracteriza infração à ordem econômica, tendo em vista ser decorrência da ordem jurídica vigente”.

“A matéria foi ainda fruto de ampla discussão técnica e jurídica tanto na Câmara quanto no Senado, no período de abril de 2022 a dezembro de 2023. Dezenas de entidades foram ouvidas pelos parlamentares”.

### **Nova lei**

A Praticagem cita a Lei 14.813/24, sancionada este ano, com instrumentos regulatórios sobre as partes técnica e econômica do serviço. Diz que ela fruto de ampla discussão técnica e jurídica, tanto na Câmara quanto no Senado. “Dezenas de entidades foram ouvidas pelos parlamentares, sendo o texto aprovado por unanimidade nas duas casas”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 21/09/2024*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**

### **ANTAQ PASSA A APROVAR AS RENOVAÇÃO DOS CONTRATOS DE TRANSIÇÃO**

A decisão vai garantir mais segurança jurídica e estabilidade para o setor



Brasília, 23/09/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, na última quinta-feira (19), entendimento de que as renovações dos contratos de transição também devem passar por deliberação da autarquia.

Atualmente, a ANTAQ é responsável somente pela etapa de celebração dos contratos de transição nos portos e as renovações são feitas diretamente pelas autoridades portuárias sem a anuência e análise técnica da Agência.

A decisão vai garantir mais segurança jurídica para as autoridades portuárias, para o mercado e para o setor aquaviário.

Os contratos de transição comumente são firmados após o fim de um arrendamento e costumam se estender até que um novo arrendatário assumira a área. O objetivo é garantir a continuidade da movimentação de carga nos portos brasileiros.

O prazo inicial desses contratos é de seis meses, mas a Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2016 permite que os contratos sejam prorrogados pelas autoridades portuárias.

### Renovação

Pela decisão da Diretoria Colegiada, será feito um novo contrato de transição para os casos em que a renovação do contrato de transição foi feita mais de quatro vezes (prazo superior a dois anos) e o processo licitatório definitivo da área não estiver em curso e com previsão de realização de leilão até o fim de 2025.

Nessas condições, não será possível fazer uma nova renovação do contrato de transição vigente e deve ser realizada uma seleção pública para novo contrato de transição.

No entanto, para os contratos que estão com o processo de arrendamento suspensos ou paralisados, a determinação é que seja feita seleção pública para novo contrato de transição somente quando houver a previsão de um novo processo licitatório. A determinação se baseia nas normas da Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2016.

<https://juris.antaq.gov.br/index.php/2016/06/02/resolucao-normativa-no-07-2016/>

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](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data: 23/09/2024

## ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS, LOCALIZADO NO PORTO DE RECIFE (PE)

A previsão é de investimentos diretos na ordem de R\$ 1,3 milhão. Consulta pública se estende até o dia 25 de setembro



Brasília 20/09/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta sexta-feira (20), a Audiência Pública 10/2024, sobre o Terminal Marítimo de Passageiros - Recife (TMP-Recife), localizado no Porto de Recife (PE).

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\$ 1,3 milhão ao longo dos 25 anos do contrato. O diretor relator da matéria, Alber Vasconcelos, ressaltou a importância do arrendamento.

### **Consulta Pública**

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

O período para a realização das contribuições escritas se estende até as 23h59 do dia 25 de setembro 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\\_audiencia102024@antag.gov.br](mailto:anexo_audiencia102024@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](mailto:asc@antag.gov.br)*

*Data: 23/09/2024*



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

### **AVISO DE PAUTA - MINISTRO ANUNCIA R\$ 47 MILHÕES PARA OBRAS DE SEGURANÇA NA PONTE NEWTON NAVARRO (RN)**

Valores devem garantir mais segurança nas operações de aproximação das embarcações nos momentos de manobra

Na próxima terça-feira (24), em Natal, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anuncia investimentos de R\$ 47 milhões nas obras de construção dos Dolphins de Proteção dos Pilares do vão navegável da Ponte Newton Navarro, que fica sobre o Rio Potengi, na capital do Rio Grande do Norte.

As obras serão feitas nos apoios 17 e 18 da ponte que dá acesso ao Porto de Natal e visam garantir mais segurança nas operações de aproximação das embarcações nos momentos de manobra.

A assinatura do contrato para execução da construção será no mês de dezembro deste ano. As obras estão previstas para serem iniciadas em janeiro de 2025 e devem ser concluídas em junho de 2026. A ação faz parte de uma parceria do Ministério de Portos e Aeroportos com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

No mesmo evento, o ministro anuncia investimento de R\$ 8,5 milhões na reforma dos armazéns 1 e 2 do Porto de Natal. Atualmente, as estruturas são utilizadas tanto para armazenagem de carga geral como para demais operações e estão em estado precário de conservação, o que restringe a produtividade e representa um gargalo em relação à segurança das operações.

Os galpões 1 e 2 do Porto também serão contemplados com recursos para reforma. Está previsto o valor de R\$ 1,5 milhão para execução da obra de conservação. Atualmente, as instalações são utilizadas para uso geral e pela Receita Federal, para a guarda de bens apreendidos.

Tanto os armazéns quanto os galpões fazem parte do plano estratégico de melhoria da infraestrutura portuária. As obras contam com recursos do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e a execução será feita pela Companhia Docas Do Rio Grande do Norte (Codern).

### Energia solar e dragagem

Também serão anunciados investimentos de R\$ 5 milhões para a implantação de um sistema de energia solar fotovoltaica On Grid no Porto de Natal. A previsão de início do projeto é novembro deste ano e a conclusão em novembro de 2025.

Silvio Costa Filho anuncia também o valor de R\$ 60 milhões para obras de dragagem de manutenção no canal de acesso ao Porto da capital. O projeto visa melhorar a operação de navios de cruzeiro no Porto de Natal. Com investimentos da União, as obras devem começar em junho de 2025 com previsão de término para março de 2026.

### Credenciamento

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

### Serviço

O quê: Ministro Silvio Costa Filho anuncia investimentos para obras na Ponte Newton Navarro

Quando: 24/09/2024, às 10h30

Onde: Palácio de Despachos da Lagoa Nova – Auditório.

Endereço: BR-101, Centro Administrativo, Lagoa Nova, Natal (RN)

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

Data: 23/09/2024

## INCLUSÃO SOCIAL - MAIOR PROGRAMA SOCIAL DA AVIAÇÃO BRASILEIRA, VOA BRASIL TEM IMPULSIONADO OS DESTINOS REGIONAIS

Lançando há 50 dias para aposentados do INSS, programa teve mais de 600 opções de trechos e atendeu cerca de 70 cidades pelo país



**Primeiro programa social voltado à inclusão de passageiros da aviação civil impulsiona o turismo regional**

Com o objetivo de inserir novos passageiros no setor aéreo, o Voa Brasil, maior programa de inclusão social da aviação civil criado pelo Governo Federal, tem alcançado resultados importantes desde que foi lançado, há cerca de 50 dias, pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

O programa tem ajudado a fomentar o turismo nacional e impulsionar a aviação regional. Prova disso é que o número de cidades atendidas cresceu 16%, passando de 60 no início deste mês para 70. Desse total, 39 aeroportos, cerca de 56%, estão localizados em cidades de médio e pequeno porte.

Com passagem por até R\$ 200 o trecho, os aposentados do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) contam opções de voos para cidades de todos os estados brasileiros. Até o momento, foram reservadas cerca de 10 mil passagens na plataforma do programa. Vale destacar que, de acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), apesar de representar mais de 10% da população, pessoas com mais de 65 anos compõem apenas 2% dos passageiros em voos comerciais no Brasil.



Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Voa Brasil está contribuindo para a ampliação do número de passageiros no modal aéreo. “Esse é um programa que foi construído com muito diálogo e não envolve recurso público para a oferta dos bilhetes, num debate de sensibilização com as empresas aéreas. A gente quer incluir brasileiros que não viajam pelo Brasil. Turistas que possam voar para visitar parentes, rever amigos, conhecer de Norte a Sul o nosso país”, indicou.

### Aviação regional

Os grandes centros urbanos têm sido os principais destinos dos aposentados atendimentos pelo programa. No entanto, as cidades médias e pequenas, que atendem normalmente à aviação regional, têm ganhado cada vez mais adeptos do público-alvo. Nesse recorte, Santarém (PA), Porto Seguro (BA), Campinas (SP), Sinop (MT) e Foz do Iguaçu (PR) estão entre os destinos mais procurados, conforme indica a tabela abaixo.

### Cidades regionais mais procurada

<b>Norte</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Sul</b>
Santarém	Porto Seguro	Campinas	Sinop	Foz do Iguaçu
Marabá	Juazeiro do Norte	Uberlândia	Bonito	Caxias do Sul
Altamira	Petrolina	Montes Claros---		Navegantes

### Principais destinos

Os destinos mais procurados neste início de programa foram São Paulo, Ceará, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Cerca de 45% dos voos foram para o Sudeste e 40% para o Nordeste. A cidade mais procurada pelos aposentados foi São Paulo, que recebeu o equivalente a quase 20 aeronaves lotadas neste período, vindos de 47 outros municípios. O Rio de Janeiro foi o segundo destino mais procurado, recebendo o equivalente a mais de sete aeronaves Embraer (195-E2) de 25 cidades.

A capital cearense foi a cidade mais procurada do Nordeste pelos beneficiários do programa. Um em quatro bilhetes vendidos para a região, neste primeiro mês de funcionamento, foi para aeroportos do estado (Fortaleza, Juazeiro do Norte e Jericoacoara). O número de aposentados que voaram para Fortaleza desde o início do programa Voa Brasil seria suficiente para lotar mais de seis aeronaves.

### Cidades mais procuradas por região:

<b>Norte</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Sul</b>
Manaus	Fortaleza	São Paulo	Brasília	Curitiba
Belém	Recife	Rio de Janeiro	Goiânia	Foz do Iguaçu
Santarém	Salvador	Belo Horizonte	Campo Grande	Florianópolis

O Voa Brasil funciona por meio de uma parceria do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) com as principais aéreas brasileiras e não envolve subsídio governamental para a oferta dos bilhetes, funcionando com base na oferta de assentos ociosos de cada companhia aérea aos beneficiários do programa. Os trechos disponíveis são apresentados em uma plataforma exclusiva aos aposentados ([www.gov.br/voabrasil](http://www.gov.br/voabrasil)). No primeiro momento, o programa é destinado a aposentados pelo Regime Geral de Previdência Social (RGPS/INSS), independentemente da faixa de renda, que não tenham viajado de avião nos últimos 12 meses.

### Próxima fase

A expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos é lançar a segunda etapa do programa no primeiro semestre de 2025, no qual serão beneficiados os estudantes de instituições de ensino público. “Estamos trabalhando para organizar a segunda fase do Voa Brasil, no qual a gente avalia a possibilidade de incluir alunos do Pronatec, do Prouni, e outros segmentos da juventude brasileira”, disse Costa Filho.



### Procura por região

CO	716	6,87%
N	345	3,31%
NE	4222	40,51%
S	498	4,77%
SE	4641	44,53%

### 30 destinos mais procurados

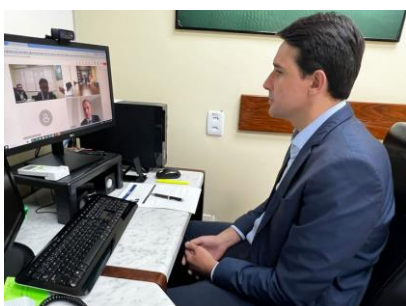
SP	São Paulo	2918
RJ	Rio de Janeiro	963
CE	Fortaleza	922
PE	Recife	775
BA	Salvado	602
DF	Brasília	581
MG	Belo Horizonte/Confins	377
RN	Natal	348
PB	João Pessoa/Bayeux	322
MA	São Luís	263
AL	Maceió/Rio Largo	208
SP	Campinas	200
BA	Porto Seguro	183
SE	Aracaju	175
PR	Curitiba	160
AM	Manaus	141
ES	Vitória	132
PA	Belém	130
PI	Teresina	126
CE	Juazeiro do Norte	125
PR	Foz do Iguaçu	87
SC	Florianópolis	68
GO	Goiânia	66
RS	Porto Alegre	61
PE	Petrolina	56
MS	Campo Grande	48
BA	Ilhéus	48
BA	Vitória da Conquista	36
SC	Navegantes	34

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

Data: 23/09/2024

## INVESTIMENTOS - MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS PARABENIZA CMA CHM POR NOVA OPERAÇÃO NO BRASIL

Aumento do investimento estrangeiro promete impulsionar o desenvolvimento econômico, gerar empregos e fortalecer a infraestrutura portuária no Brasil



- Foto: Divulgação

O Grupo CMA CGM France, um dos maiores operadores de transportes marítimos de contêineres do mundo, irá apresentar na próxima quarta-feira (25) ao ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, o plano de investimentos da empresa no Brasil. Líder mundial em transporte logístico, a empresa oficializou neste final de semana a aquisição do Terminal da Santos Brasil, localizado no Porto de Santos.

Em reunião virtual com o ministro Silvio Costa Filho nesta segunda-feira (23), o CEO do grupo CMA CGM, Rodolphe Saadé, afirmou estar muito satisfeito em ser um parceiro estratégico do Brasil. Para o ministro, que acompanhou o processo de aquisição, a transação representa um fato histórico, pois, sob a gestão do governo Lula, há um aumento no investimento estrangeiro no setor portuário do Brasil.

A negociação foi confirmada no início da noite deste domingo, com a divulgação de um fato relevante do fundo de investimento imobiliário Opportunity, que detinha 48% das ações da empresa e vendeu essa parcela para a companhia europeia. A transação chegou a US\$ 2,4 bilhões, R\$ 13,2 bilhões, segundo o câmbio da última sexta-feira.

“A CMA CGM é uma das principais operadoras do mundo e sua entrada no Brasil fortalecerá a globalização portuária do país”, afirmou o ministro. Ele destacou que essa iniciativa está alinhada com a agenda do PAC, que visa aumentar os investimentos privados, promover o desenvolvimento e gerar emprego e renda.

O Porto de Santos, o maior da América Latina, é essencial para o escoamento de produtos variados e tem uma forte atuação no segmento de contêineres. O Terminal da Santos Brasil é o maior movimentador de contêineres do porto, detendo cerca de 40% do market share das movimentações de cargas.

A CMA CGM já possui presença significativa no Brasil, com operações em diversos portos, como Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Suape. A empresa informou que o investimento no Terminal é estratégico, estreitando seu relacionamento com o Brasil e refletindo seu compromisso com o crescimento do país. Além disso, a CMA CGM planeja acelerar os investimentos nos ativos da Santos Brasil para atender à crescente demanda.

O contrato de arrendamento do terminal terá validade até 2047, com possibilidade de prorrogação. A CMA CGM, que já investe na modernização de suas instalações, busca aumentar a eficiência e a capacidade de movimentação de carga.

A entrada da CMA CGM no Porto de Santos ressalta o interesse do mercado internacional em investir na infraestrutura portuária brasileira, reforçando a importância estratégica do porto no cenário global. Com essa aquisição, a empresa promete inovações que poderão impactar positivamente toda a cadeia de suprimentos, consolidando o Porto de Santos como um hub vital para a movimentação de cargas na América Latina.

A CMA CGM atua no Brasil há mais de 20 anos e emprega cerca de 10 mil profissionais, com presença também por meio da linha de navegação Mercosul e da Ceva Logística. A transação ainda depende da aprovação das autoridades competentes, mas já demonstra a confiança do capital estrangeiro no potencial do setor portuário brasileiro.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 23/09/2024**

## HIDROVIAS - BAHIA RECEBE INVESTIMENTO RECORDE DE MAIS DE R\$ 6 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA DE AVIAÇÃO, PORTOS E HIDROVIAS



Recursos para os empreendimentos são provenientes do Novo PAC e do Fundo da Marinha Mercante

**Investimentos dão continuidade a obras importantes em hidrovias, portos e ampliação de mais um aeroporto no estado - Foto: Eduardo Oliveira/MPor**

O ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, anunciou na manhã desta segunda-feira (23), em Salvador, investimentos de mais de R\$ 6 bilhões para obras do Porto



de Ilhéus e de Salvador, para o aeroporto de Barreiras e a construção e expansão de duas hidrovias no estado. O anúncio foi feito ao lado do ministro Rui Costa, da Casa Civil, e do governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues.

Os empreendimentos contam com recursos do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Também estiveram presentes na cerimônia de anúncio os secretários nacionais de Portos, Alex Ávila, de Aviação Civil, Tomé Franca, de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, e do diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antônio Gobbo.

“Hoje é um dia muito importante, estamos com a ordem de serviço, de R\$ 50 milhões, para a conclusão definitiva do aeroporto de Barreiras. Este aeroporto vai fortalecer o turismo de negócios, de lazer e dar início ao plano de fortalecimento da aviação do estado da Bahia. Estamos, aqui, cuidando de aeroportos fundamentais para o estado, que ajudarão no desenvolvimento da região”, afirmou o ministro.

Silvio Costa Filho destacou também a assinatura de convênios com o Fundo da Marinha Mercante, para a construção e ampliação de hidrovias. “Ao final, serão mais de R\$ 6 bilhões de investimentos, que vão gerar mais de sete mil empregos diretos, e mais indiretos, que serão fundamentais para o desenvolvimento da Bahia.”

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, elogiou o trabalho do ministro Silvio Costa Filho à frente do Ministério de Portos e Aeroportos e comemorou os investimentos feitos na Bahia. “Hoje é o dia da materialização do fortalecimento dos portos da Bahia. O ministro Silvio, com seu dinamismo, apresentou ao presidente Lula a proposta de utilizar até 30% do valor do fundo da marinha mercante para financiar os portos do país, aqueles que precisam de apoio para alavancagem, e assim está sendo destinado”.

Rui Costa comemorou, ainda, a abertura de 180 novos mercados no mundo para o Brasil, e a maior possibilidade de tráfego marítimo. “Os investimentos em infraestrutura retornaram ao país.”

### **Obras**

No evento, foi anunciado o início das obras de dragagem de manutenção do Porto de Ilhéus, que devem garantir profundidade de -10m para acesso aos navios, mantendo a agenda comercial do local. O valor do empreendimento é de R\$ 20 milhões e está em fase de homologação.

O ministro também entregou as obras de dragagem do Porto de Aratu, com investimentos de R\$ 50 milhões, da CS Portos, e as obras de adequação da pavimentação da retroárea do ancoradouro do Porto de Salvador. O empreendimento recebeu um reforço com concreto armado para aumentar a capacidade de suporte da pavimentação e modernização do sistema elétrico. Os investimentos são de R\$ 16,71 milhões e a conclusão da obra está prevista para dezembro deste ano.

Costa Filho anunciou ainda a licitação das obras do aeroporto de Barreiras. Estão previstas a reforma e ampliação da pista de pouso e decolagem (PPD), do pátio de aeronaves e da Taxiway (pista de taxiamento do aeroporto, que permite que as aeronaves rodem para o terminal ou pista), construção do Novo Terminal de Passageiros e aquisição e instalação de equipamentos e execução de serviços complementares.

O empreendimento vai receber, por meio do Novo PAC, um aporte no valor de R\$ 50 milhões, com recursos 100% da União, sem contrapartida. O prazo estimado para conclusão das obras é de oito meses.

### **Hidrovias**

Com a aprovação de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para hidrovias, será feita a construção do Terminal de Uso Privativo Bamin, no Porto Sul, em Ilhéus. O TUP faz parte do Projeto Integrado Pedra de Ferro, que conta ainda com a Mina Pedra de Ferro, em



Caetité, e com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL I). O terminal vai receber investimentos de R\$ 4,59 bilhões do Fundo.

Já a terceira fase do projeto de expansão do terminal do Tecon Salvador vai receber o total de 942,43 milhões do Fundo da Marinha Mercante. As obras vão garantir a construção da nova retroárea do terminal, que será contido, na sua interface com o cais, por meio de uma cortina de estacas de prancha metálicas.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 23/09/2024**

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

#### TRANSPARÊNCIA - CONCESSÃO E INVESTIMENTO DE U\$45,6 MILHÕES NA PONTE BINACIONAL EM SÃO BORJA SÃO FOCO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Encontros acontecem nesta terça (24), tanto na cidade gaúcha que nomeia a ponte quanto em Santo Tomé, na Argentina. Leilão para escolher nova administração está previsto para dezembro deste ano



**Audiência pública debate concessão de ponte que liga Brasil e Argentina.**  
**Foto: Divulgação/DNIT**

Sobre o Rio Uruguai, passam nada menos que 23% do comércio entre Brasil e Argentina. E o nome da rota que faz essa ligação é Ponte Binacional de São Borja, empreendimento que está na carteira de leilões de concessão do Ministério dos Transportes. Por isso, nesta terça-feira (24) vão acontecer duas audiências públicas presenciais sobre o projeto, para dar voz à sociedade civil. Às 10h, o primeiro encontro será realizado no salão de eventos do Hotel Condado, na cidade de Santo Tomé, do lado

argentino da fronteira. Mais tarde, às 15h, uma segunda audiência será realizada no campus da Universidade Federal do Pampa (Unipampa), em São Borja-RS.

Os interessados em participar do debate devem fazer inscrição prévia por meio do endereço [www.delconcomab.com.br](http://www.delconcomab.com.br), na aba “Audiência pública”. Ao preencher o formulário, o participante já pode enviar suas sugestões a respeito da obra que vai facilitar a circulação de pessoas e mercadorias entre Brasil e Argentina.

“Nós já recebemos várias contribuições e esperamos receber ainda mais inscrições para participação na audiência pública, na forma presencial, ou na forma escrita, por meio do site do Delcon”, revela Viviane Esse, secretária nacional de Transporte Rodoviário, que reforça que as audiências públicas são etapas necessárias para o avanço no processo de concessão, além de um compromisso da pasta com a população.

Mesmo quem não puder comparecer ao evento tem o período para envio de contribuições via formulário digital até 25 de setembro, às 18 horas (horário de Brasília). No mesmo site, também estão disponíveis as minutas do programa de exploração, de concessão e de contratos.

A ponte tem 1,4 quilômetro de extensão e impacta, além da balança comercial dos dois países, a vida cotidiana dos moradores de toda a região, fortalecendo a convivência e laços diplomáticos entre os dois países.

O investimento na obra é estimado em U\$45,6 milhões. A outorga de concessão de obra pública, mediante sistema de pedágio, inclui projeto, construção, conservação, operação e exploração da ligação rodoviária internacional. As obras também devem incluir melhorias nos acessos rodoviários à



estrutura nos dois lados da ponte. Na margem brasileira, o acesso tem 6,6 quilômetros, com início no entroncamento da BR-285 (Avenida dos Imigrantes). Já no lado argentino, o acesso começa no entroncamento da Ruta Nacional 14, percorrendo 7,6 quilômetros em percurso fora do perímetro urbano de Santo Tomé.

Ficará a cargo da concessionária vencedora do leilão, previsto para 19 de dezembro de 2024, a Gestão e Administração da Infraestrutura; Controle Operacional; Arrecadação e Gestão das Praças de Pedágio; Controle e Monitoramento de Tráfego; Comunicação; Atendimento aos Usuários; Inspeção de Tráfego; Serviços Operacionais Específicos do Centro Unificado de Fronteira (CUF); Serviços de Infraestrutura; Pesagem de Veículos; Abertura e Fechamento de Caminhões; Enlonamento e Reenlonamento; e Carga, Descarga e Movimentação de Mercadorias.

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

*Data: 23/09/2024*

### **AVISO DE PAUTA - EM NATAL, RENAN FILHO LANÇA EDITAL PARA OBRA DA TRAVESSIA DE MACAÍBA E APRESENTA PROJETO DE DUPLICAÇÃO DA BR-304/RN/CE**

Ministro dos Transportes fará anúncio no Palácio de Despachos da Lagoa Nova, na capital potiguar. Obras vão melhorar a trafegabilidade na BR-304/RN, beneficiando os cerca de 1,5 milhão de habitantes da região

O ministro dos Transportes, Renan Filho, cumpre agenda em Natal (RS) nesta terça-feira (24). Ele fará o lançamento do edital de licitação para as obras na Travessia Urbana de Macaíba e vai apresentar o projeto de duplicação da BR-304/RN/CE, trecho de Macaíba a Mossoró, divisa com o Ceará. Ainda é prevista visita técnica à obra da em andamento na Reta Tabajara – no Km 281,6 da BR-304/RN.

Os serviços que serão licitados somam 2,6 km de extensão e contemplam a travessia urbana do município de Macaíba, bem como as vias marginais do trecho duplicado e o acesso ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Já o projeto de engenharia para duplicação da BR-304/RN, de Macaíba à divisa com o Ceará, passando por Lajes e Mossoró, tem extensão de 280,1 quilômetros e está em elaboração. Há previsão de conclusão de um segmento do projeto ainda em 2024, possibilitando licitar a obra em 2025.

Juntas, as obras a serem coordenadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), vão proporcionar melhora significativa na trafegabilidade da região, onde moram em torno de 1,5 milhão de pessoas.

### **Cobertura de imprensa**

O lançamento do edital e a apresentação do projeto de duplicação ocorrem durante agenda no Palácio de Despachos de Lagoa Nova. Além do ministro dos Transportes, participam a governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra, e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Os profissionais de imprensa poderão cobrir o evento sem a necessidade de credenciamento prévio.

### **SERVIÇO**

- O quê: Renan Filho lança licitação e apresenta projeto referentes a obras na BR-304/RN
- Quando: Terça-feira (24), às 10h30
- Onde: Palácio de Despachos da Lagoa Nova – Auditório.

Endereço: BR-101, Centro Administrativo, Lagoa Nova, Natal (RN)

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

*Data: 23/09/2024*

### PORTAL PORTO GENTE

## ESG NA LOGÍSTICA: GOVERNANÇA E COMPLIANCE SE CONSOLIDAM ENTRE COLABORADORES

Redação Portogente

*Há quatro anos, líder nacional em fabricação, aluguel e venda de galpões lonados e aço, investe em ações para minimizar fatores de risco jurídico ou financeiro, e ampliar a percepção do mercado*



Cada vez mais, a agenda ESG (Environmental, Social, Governance, em inglês) tem sido fator determinante para consolidar e ampliar os negócios de diversas empresas, especialmente nos últimos anos. De acordo com uma pesquisa da Amcham Brasil, Câmara Americana de Comércio para o Brasil, 71% das companhias implementaram ou iniciaram alguma ação de boas práticas ligada ao ESG. Fato é que o conceito já é amplamente utilizado para integrar comunidades e reforçar a percepção do mercado e parceiros de negócios.

E, dentre os setores contemplados pelo tripé do ESG, está o de logística. Há cerca de quatro anos, a Tópico, líder nacional em fabricação, aluguel e venda de galpões de lona e aço, incorporou iniciativas para cada um dos três pilares. São exemplos a 'Floresta Tópico' (Sustentabilidade), 'UNIT - Universidade Corporativa' (Social), e ações de Governança, com o programa de ouvidoria externa realizado pela empresa 'Contato Seguro'.

"Ao rever alguns processos internos, contratamos a empresa 'Contato Seguro' pela necessidade de termos um canal interno de ouvidoria, mas realizado por uma empresa externa e idônea para entendermos as reais queixas de colaboradores, fornecedores, prestadores de serviços e clientes. E isso trouxe mudanças valiosas que contribuíram para um melhor desempenho da companhia, como a diminuição do risco jurídico ou financeiro e trazendo mais governança a todos os processos", comenta a Head de Jurídico e Compliance da Tópico, Daniela Silva.

Outro ponto ainda sensível para muitas empresas, mas que já está amplamente incorporado na Tópico, é o compliance. E, apesar do tema ser considerado abstrato e de difícil compreensão para muitos, a companhia encontrou na plataforma da universidade corporativa o lugar certo para equalizar e disseminar o conhecimento sobre suas normas.

"Isso foi algo que tornou as ações de Governança ainda mais assertivas. Conseguimos incorporar o compliance na rotina dos mais de 460 colaboradores, que, por sua vez, já entendem que as ações precisam estar de acordo com as políticas internas", diz Daniela.

Vale lembrar que a Tópico é a única do segmento com ações estruturadas e efetivas voltadas ao ESG, além de contar com um Comitê de Ética e de Sustentabilidade, que avalia periodicamente cada ação executada.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/09/2024

## AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS ANUNCIA PRÊMIO EXCELÊNCIA EM ESG E III JORNADA ESG

Redação Portogente



*O evento faz parte do esforço contínuo da APS em promover o desenvolvimento sustentável no Porto de Santos*

A Autoridade Portuária de Santos (APS) abre, no dia 25 de setembro, as inscrições para o Prêmio Excelência em ESG – Porto de Santos 2024. A iniciativa busca reconhecer as melhores práticas de sustentabilidade e responsabilidade social na comunidade portuária e aprimorar as práticas ESG das empresas, órgãos e entidades na comunidade portuária, no âmbito do Manifesto ESG do Porto de Santos. As inscrições serão gratuitas e se estenderão até 25 de outubro de 2024.

O evento faz parte do esforço contínuo da APS em promover o desenvolvimento sustentável no Porto de Santos, reforçando o compromisso com os princípios ESG (Environmental, Social, and Governance).

O presidente da APS, Anderson Pomini, ressalta que "essas iniciativas refletem o compromisso da APS com a integração das práticas ESG na gestão portuária, visando não apenas a competitividade, mas também a geração de impacto positivo para o meio ambiente e as comunidades locais".

O regulamento do prêmio será publicado no site do Porto de Santos no dia 23 de setembro. Em seguida, a APS realizará um webinar para esclarecer dúvidas sobre o processo de inscrição e os critérios de participação. O webinar acontecerá no auditório da APS, com transmissão ao vivo pelo YouTube, garantindo amplo acesso ao público interessado. O evento presencial (webinar) terá vagas limitadas, e o formulário de presença será disponibilizado no site do Porto de Santos no dia 18 de setembro.

O superintendente de Governança, Riscos e Compliance da APS, Cláudio Bastos, explica que podem concorrer empresas, órgãos e entidades da comunidade portuária que tenham desenvolvido iniciativas entre 1º de janeiro de 2022 e 15 de setembro de 2024, nas categorias de sustentabilidade ambiental, impacto social e governança corporativa. Os vencedores serão anunciados no dia 13 de novembro, último dia da III Jornada ESG.

A III Jornada ESG, que ocorrerá entre os dias 11 e 13 de novembro, será realizada em formato presencial, com transmissão simultânea pelo YouTube. O evento reunirá representantes da comunidade portuária para discutir o papel de cada agente na construção de um porto mais sustentável e socialmente responsável. A jornada será um espaço para compartilhar programas e práticas que promovam o desenvolvimento consciente e a manutenção de uma comunidade sustentável ao redor do Porto de Santos.

*Fonte: Portal Porto Gente  
Data: 23/09/2024*

## BE NEWS

### BE NEWS – BRASIL EXPORT

#### EDITORIAL – O BRASIL E A CORRIDA PELO HIDROGÊNIO VERDE: A URGÊNCIA DA QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL

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

A corrida global pela transição energética impulsiona a busca por fontes de energia limpas e renováveis. Nesse cenário, o hidrogênio verde, produzido a partir de fontes renováveis, emerge como uma das promessas mais promissoras para um futuro com menores emissões de carbono. O Brasil, com seu vasto potencial em energia solar e eólica, tem tudo para se posicionar como um



grande produtor desse combustível do futuro. No entanto, para aproveitar essa oportunidade, o País precisa investir fortemente na qualificação de sua mão de obra.

A pesquisa do Senai, que aponta a necessidade de formar quase 3 mil técnicos por ano para a indústria do hidrogênio verde, evidencia a urgência dessa tarefa. A produção e o uso desse combustível exigem profissionais altamente qualificados, capazes de operar equipamentos complexos, realizar manutenções precisas e garantir a segurança das instalações. A falta de mão de obra especializada pode se tornar um gargalo para o desenvolvimento desse setor no País.

A criação de um centro de excelência e de laboratórios regionais pelo Senai demonstra o compromisso do Brasil em formar profissionais qualificados para a indústria do hidrogênio verde. No entanto, é preciso que esse esforço seja intensificado e que haja uma articulação entre o setor público, o privado e as instituições de ensino para garantir a oferta de cursos e programas de qualificação que atendam às demandas do mercado.

Além da formação técnica, é fundamental investir na pesquisa e no desenvolvimento de tecnologias nacionais para a produção e o uso do hidrogênio verde. A criação de um ecossistema de inovação, que reúna empresas, universidades e centros de pesquisa, é essencial para o desenvolvimento de soluções tecnológicas que permitam ao Brasil ser competitivo nesse mercado.

A nova legislação sobre o hidrogênio verde, que institui o sistema brasileiro de certificação do hidrogênio e mecanismos de incentivo para aumentar a atratividade dos projetos, cria um ambiente favorável para o desenvolvimento desse setor na nação. No entanto, para que essa legislação seja efetiva, é necessário que seja acompanhada de políticas públicas que incentivem a formação de mão de obra qualificada e a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias nacionais.

Nesse cenário, o Brasil possui um grande potencial para se tornar um líder mundial na produção de hidrogênio verde. No entanto, para aproveitar essa oportunidade, é fundamental investir na qualificação da mão de obra, na pesquisa e no desenvolvimento de tecnologias nacionais e na criação de um ambiente favorável aos negócios. A formação de profissionais altamente qualificados é um dos pilares para o sucesso dessa transição energética. O País que investir em educação e capacitação estará mais bem preparado para enfrentar os desafios do futuro e construir uma economia mais sustentável e competitiva.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 23/09/2024*

## **NACIONAL - HUB – GOVERNO FEDERAL VAI RETIRAR A CONCESSÃO DA VIABAHIA NA BR-116 E BR-324**

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

### **VIABAHIA 1**

O Governo Federal irá retirar a concessão da ViaBahia para a exploração das BRs 116 e 324, duas das principais rodovias federais que cortam o estado nordestino. A informação foi anunciada pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, no último sábado, dia 21, durante um evento de uma campanha eleitoral em Vitória da Conquista, na região sudoeste.

### **VIA BAHIA 2**

Segundo Costa, no início do atual governo, foi iniciada uma revisão geral dos contratos federais, inclusive os de concessão rodoviárias. Nesse processo, foram identificados 16 que estavam sem a execução plena dos acordos firmados – e o caso do ViaBahia foi considerado “um dos mais graves”. O ministro explicou que não estão sendo cumpridas a realização de obras, como a recuperação do pavimento asfáltico e iluminação da pista. Na última quinta-feira, terminou o prazo dado pelo Governo para que a concessionária definisse novas datas para honrar seus compromissos, o que não ocorreu. O processo, agora, segue para o Tribunal de Contas da União (TCU), para oficializar a decisão final.

### VIABAHIA 3

“Não se chegou a um acordo. Nós solicitamos, então, que a ViaBahia saísse, deixasse o contrato. Está encaminhada essa saída. Ou seja, o governo vai retirar a ViaBahia da concessão”, declarou Rui Costa.

### INCLUSÃO NO PPI

Projetos do setor hidroviário e ferroviário foram incluídos pelo Governo na lista do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República. Os decretos com essas medidas serão publicados no Diário Oficial da União desta segunda-feira. Entre os ativos, está a Hidrovia do Rio Madeira, no trecho entre Porto Velho (RO) e a foz com o Rio Amazonas, em Itacoatiara (AM), com cerca de 1.075 quilômetros, e a Hidrovia do Rio Tocantins, entre Belém (PA) e Peixe (TO), com 1.731 quilômetros.

### ITAJAÍ

O Porto de Itajaí planeja retomar as operações de seu terminal de contêineres nesta segunda-feira, com a escala de um navio na Maersk, prevista para ocorrer ao meio-dia. De acordo com a programação, o cargueiro irá embarcar 200 contêineres da Seara para exportação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/09/2024

### NACIONAL - CMA CGM COMPRA SANTOS BRASIL

Cooperação inclui desenvolvimento de soluções tecnológicas e de um protocolo de culturas agrícolas de baixo carbono

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



**A Santos Brasil, que administra, entre outros ativos, um dos principais terminais de contêineres do País, o Tecon-Santos**

A CMA CGM, multinacional francesa dos setores de transporte e logística, adquiriu a operadora portuária e logística brasileira Santos Brasil, que administra, entre outros ativos, um dos principais terminais de contêineres do País, o Tecon-Santos.

A negociação foi confirmada há poucos minutos, no início da noite deste domingo, com a divulgação de um fato relevante do fundo de investimento imobiliário Opportunity, que detinha 48% das ações da empresa e vendeu essa parcela para a companhia europeia. A transação chegou a US\$ 2,4 bilhões, R\$ 13,2 bilhões, segundo o câmbio da última sexta-feira.

A CMA CGM, que também atua como armadora, era uma das clientes dos terminais da Santos Brasil e vinha há anos tentando comprar uma instalação portuária no Brasil, inclusive a própria Santos Brasil. A companhia francesa já administra 50 instalações portuárias ao redor do mundo e fechou o ano passado com um faturamento de US\$ 47 bilhões.

Ao comprar os 48% das ações da Santos Brasil do Opportunity por R\$ 13,2 bilhões, a CMA CGM irá pagar R\$ 15,30 por ação, um prêmio de 20,4% sobre o valor dos papéis na sexta-feira passada. A cifra bilionária é de 12x EBITDA. A Santos Brasil fechou sexta-feira valendo R\$ 11 bilhões, com a ação negociando a R\$ 12,71. O Tecon Santos responde por 17% da movimentação de contêineres da costa brasileira.

A conclusão da negociação deve ocorrer apenas no final do ano, após as aprovações das autoridades federais, segundo executivos envolvidos na transação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/09/2024



### **NACIONAL - SILVIO COSTA FILHO REALIZA ANÚNCIOS E ENTREGAS NESTA SEGUNDA-FEIRA**

Pela manhã ministro estará na Bahia. Depois, vai participar de solenidade de entrega de obras nos portos de Vitória e Vila Velha

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

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, cumprirá agenda nos estados da Bahia e no Espírito Santo nesta segunda-feira, 23 de setembro. No Nordeste, Costa Filho vai anunciar investimentos de mais de R\$ 5 bilhões e obras em dois portos, hidrovias e no aeroporto de Barreira. Já no Espírito Santos, o ministro vai inaugurar obras de modernização e ampliação nos portos de Vitória e Vila Velha.

A agenda do ministro começará pela manhã na Bahia. Costa Filho vai anunciar do início das obras de dragagem de manutenção do Porto de Ilhéus que vai garantir profundidade de 10 metros. O serviço terá investimentos de R\$ 20 milhões e está em fase de homologação.

Já no Porto de Salvador, o ministro entrega as obras de adequação da pavimentação da retroárea do ancoradouro. O valor do investimento foi de R\$ 16,7 milhões.

Ainda na Bahia, o ministro fará o anúncio da licitação das obras do aeroporto de Barreiras. Por meio do Novo PAC, o empreendimento vai receber um aporte no valor de R\$ 44 milhões, com recursos 100% da União, sem contrapartida. O prazo estimado para conclusão das obras é de oito meses.

#### **Hidrovias**

Com a aprovação de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para hidrovias, será feita a construção do Terminal de Uso Privativo Bamin, no Porto Sul, em Ilhéus. O TUP faz parte do Projeto Integrado Pedra de Ferro, que conta ainda com a Mina Pedra de Ferro, em Caetitê, e com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL I). O terminal vai receber investimentos de R\$ 4,59 bilhões do Fundo.

Já a terceira fase do projeto de expansão do terminal do Tecon Salvador vai receber o total de 942,43 milhões do Fundo da Marinha Mercante. As obras vão garantir a construção da nova retroárea do terminal, que será contido, na sua interface com o cais, por meio de uma cortina de estacas de prancha metálicas.

#### **Espírito Santo**

No período da tarde, Costa Filho vai participar da solenidade de entrega de obras de modernização dos portos de Vitória e Vila Velha, que são administrados pela Vports.

A revitalização da estrutura ferroviária, reforma de berços, dos silos horizontais, dos armazéns do Porto de Vitória, implantação de um novo sistema de combate a incêndio e a substituição de cabeços e defensas estão entre as entregas contempladas no investimento de R\$ 180 milhões realizado pela autoridade portuária.

A solenidade ainda contará com a presença do governador do estado, Renato Casagrande (PSB).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/09/2024

### **NACIONAL - PAÍS PRECISA DE 3 MIL TÉCNICOS POR ANO PARA EXPANDIR HIDROGÊNIO VERDE**

Combustível é um dos caminhos para a transição energética

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

O Brasil precisará formar, a cada ano, quase 3 mil técnicos e trabalhadores qualificados para expandir a produção do chamado hidrogênio verde, combustível limpo tido como um dos pilares da

almejada transição energética. A estimativa de demanda profissional está em uma pesquisa realizada pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai).



*Os entrevistados apontaram que a formação técnica especializada é fundamental para a implementação bem sucedida de fábricas de hidrogênio verde e da transição energética no país*

**O ESTUDO ENTREVISTOU 128 ESPECIALISTAS EM HIDROGÊNIO VERDE E MAPEOU A NECESSIDADE MÉDIA DE MÃO DE OBRA EM TRÊS NÍVEIS DE OCUPAÇÃO: MÉDIO, BAIXO E ALTO. NO NÍVEL MÉDIO, QUE ENGLOBA TÉCNICOS E TRABALHADORES QUALIFICADOS, SÃO NECESSÁRIOS 2.863 NOVOS PROFISSIONAIS A CADA ANO. NO NÍVEL BAIXO, QUE INCLUI TRABALHADORES SEMIQUALIFICADOS E NÃO QUALIFICADOS, 2.248 ANUALMENTE**

O estudo entrevistou 128 especialistas em hidrogênio verde e mapeou a necessidade média de mão de obra em três níveis de ocupação: médio, baixo e alto. No nível médio, que engloba técnicos e trabalhadores qualificados, são necessários 2.863 novos profissionais a cada ano. No nível baixo, que inclui trabalhadores semiqualeificados e não qualificados, 2.248 anualmente. As informações são da Agência Brasil.

No nível alto, formado por cientistas e engenheiros altamente qualificados, o levantamento não traz números, apenas sinaliza que a demanda é relativamente menor e concentrada em universidades e centros de pesquisa.

O levantamento do Senai foi feito em parceria com o projeto H2Brasil, que faz parte de uma cooperação entre o Brasil e a Alemanha para o desenvolvimento sustentável.

Os entrevistados apontaram que a formação técnica especializada é fundamental para a implementação bem sucedida de fábricas de hidrogênio verde e da transição energética no país.

Metade dos especialistas ouvidos afirmaram que a demanda por trabalhadores técnicos especializados será voltada para a instalação, manutenção e renovação de sistemas relacionados à produção do combustível.

### Preparação

Os entrevistados avaliaram positivamente o progresso do setor nos últimos 18 meses, com 48% indicando que as condições para a criação de uma economia de hidrogênio já estão sendo implementadas. Outros 37% destacaram a importância das plantas-piloto na produção de hidrogênio, e 35% mencionaram a expansão da cooperação internacional.

Para atuar na formação de mão de obra, o Senai criou um centro de excelência no Rio Grande do Norte e cinco laboratórios regionais (Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Bahia e Ceará) voltados à educação profissional e superior, além de um curso de pós-graduação.

“Teremos um primeiro movimento de especialização para quem possui nível superior, nas áreas voltadas à pesquisa, desenvolvimento tecnológico e regulação. O segundo movimento será direcionado à instalação e operação das plantas, que exigirá profissionais de nível técnico”, explica o superintendente de Educação Profissional e Superior do Senai, Felipe Morgado.

### Hidrogênio verde

O hidrogênio é um gás que pode ser utilizado como combustível sem emitir gás carbônico (CO<sub>2</sub>), causador do efeito estufa e, por consequência, aquecimento global. No entanto, apesar de ser o elemento mais comum na natureza, dificilmente é encontrado isoladamente. Geralmente está associado a outros elementos, como no caso da água (H<sub>2</sub>O).

Para fazer a separação dos elementos químicos, é preciso usar energia. Quando essa energia é de origem limpa, como a hidrelétrica, eólica e solar, é possível classificar o hidrogênio resultante como



verde. Mas para isso é preciso ainda que todo o processo de transporte e armazenamento do gás resultante seja feito por atividades carbono neutro, ou seja, sem emissão de CO<sub>2</sub>.

Um dos meios mais desenvolvidos para extração do hidrogênio é a eletrólise, quando se extrai a molécula presente na água.

A partir do momento em que o Brasil conseguir expandir a produção de hidrogênio verde, o gás poderá ser usado em atividades de uso intensivo de energia, como transporte e siderurgia, fazendo com que esses setores tornem-se menos poluentes e contribuam para a transição energética.

### Marco legal

Por ser um dos pilares da tão desejada economia de baixo carbono, a produção de hidrogênio é tratada no Brasil de forma estratégica. No dia 2 de agosto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou a Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, conhecida também como marco legal do setor.

A nova legislação instituiu o sistema brasileiro de certificação do hidrogênio e mecanismos de incentivo para aumentar a atratividade dos projetos para produção de energia.

No início de setembro, o Senado aprovou um projeto de lei (PL) que estabelece regras para o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC).

O PL visa dar condições para desenvolver o mercado interno de hidrogênio de baixa emissão de carbono por meio de incentivos para setores industriais como de fertilizantes, siderúrgico, cimenteiro, químico e petroquímico. Conforme o texto, o total de crédito fiscal passível de ser concedido de 2028 a 2032 é de R\$ 18,3 bilhões.

O programa tinha sido vetado na sanção do projeto que definiu o marco regulatório. Após ajustes feitos por deputados e senadores, o PL seguiu para análise da presidência da República no último dia 11. O presidente Lula tem até 1º de outubro para sancionar ou vetá-lo.

Um estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) mostrou que já há mais de 60 projetos de hidrogênio a partir de fontes renováveis anunciados no Brasil, com investimentos que somam R\$ 188,7 bilhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 23/09/2024

## NACIONAL – BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES PARA O CANADÁ COM NOVOS PRODUTOS AGROPECUÁRIOS

Farelo de mandioca, erva-mate e macadâmia ganham autorização sem exigência de certificação fitossanitária

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



*Farelo de mandioca, flor seca de cravo-da-índia, fruto seco de macadâmia, erva-mate e polpa cítrica desidratada estão entre uma série os produtos autorizados à exportação ao Canadá*

**O BRASIL SE DESTACOU COMO PRINCIPAL FORNECEDOR DE ALUMINA E AÇÚCAR PARA O MERCADO CANADENSE. ALÉM DISSO, A APEXBRASIL ESTIMA QUE EXISTEM MAIS DE 560 OPORTUNIDADES DE VENDAS DOS PRODUTOS NACIONAIS PARA O PAÍS**

O Ministério da Agricultura anunciou na quinta-feira (19) que o governo brasileiro recebeu autorização para exportar uma série de produtos ao Canadá, incluindo farelo de mandioca, flor seca

de cravo-da-índia, fruto seco de macadâmia, ervamate e polpa cítrica desidratada, sem a necessidade de certificação fitossanitária.

De acordo com um levantamento da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), as vendas brasileiras para o Canadá atingiram um valor de US\$ 5,8 bilhões (cerca de R\$ 29 bilhões) em 2023. Os principais setores destacados foram ouro, alumina (óxido de alumínio), aeronaves, açúcares e melaços, que juntos representaram 72,3% das exportações.

Segundo os dados, o Brasil se destacou como principal fornecedor de alumina e açúcar para o mercado canadense. Além disso, a ApexBrasil estima que existem mais de 560 oportunidades de vendas dos produtos nacionais para o país.

Em 2024, o Canadá já havia autorizado a importação de feno para alimentação animal, fibra de coco, gelatina e colágeno de origem suína, além de produtos aviários, caprinos e bovinos, e grãos secos de destilaria (DDG ou DDGS).

Com essa nova autorização, o agronegócio brasileiro registra a 117ª abertura de mercado no ano, totalizando 195 novas oportunidades em 58 destinos desde o início de 2023.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/09/2024**

## NACIONAL - REAJUSTE NO IMPOSTO SOBRE PNEUS DE CARGA É REJEITADO APÓS ALERTA DA ANTT

Segundo a agência, decisão preserva estabilidade no transporte rodoviário e impede aumento de custos para caminhoneiros autônomos

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



**O preço dos pneus corresponde a aproximadamente 10% do custo do frete (Foto: Aescor/ANTT)**

O Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), rejeitou na quarta-feira (18) pedido de aumento da alíquota para pneus dos veículos de carga. A participação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na audiência pública foi considerada fundamental para evitar o reajuste.

Durante audiência na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, o superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da ANTT, José Aires Amaral Filho, afirmou que o aumento do imposto para pneus dos veículos de carga, de 16% para 35%, poderia agravar a situação dos transportadores, em especial dos autônomos, uma vez que o preço dos pneus corresponde a aproximadamente 10% do custo do frete.

“Com a rejeição do aumento da alíquota, espera-se que os caminhoneiros consigam manter suas operações sem a pressão de custos adicionais, contribuindo para a estabilidade econômica do país. Essa decisão é um exemplo de como o diálogo e a análise técnica podem moldar políticas que impactam diretamente a vida de milhares de trabalhadores e a economia nacional”, comemorou Amaral.

Ele lembrou que a greve de 2018, que paralisou o Brasil, foi desencadeada pelo aumento nos preços do diesel, ressaltando a fragilidade do setor diante de elevações de custos.

Segundo dados do Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), 94% dos transportadores possuem até três veículos automotores de cargas, ou seja, são transportadores

de pequeno porte, e segundo o superintendente, possivelmente os transportadores não conseguiriam repassar o aumento de custos ao frete, colocando em risco a sustentabilidade de suas operações.

### Outros produtos

O Gecex autorizou a redução de 25 tarifas do imposto de importação, com base na ausência de produção nacional ou risco de desabastecimento. A decisão abrange os setores de alimentos, médico-hospitalar e saúde.

No segmento automobilístico, foram aprovados 588 pedidos de ex-tarifários relacionados a autopeças vinculadas a projetos do Mover (Programa de Mobilidade Verde). O ex-tarifário é um mecanismo que permite a redução do imposto de importação a zero para produtos que não são fabricados no Brasil ou cuja produção nacional não atende à demanda.

Foi autorizado o aumento da cota para importação de trigo, visando evitar um eventual desabastecimento. A nova quantidade estará em vigor até 31 de dezembro, devido ao consumo de cerca de 95% da cota anual de importação disponível.

Também foram analisados os pedidos do setor químico, com a aprovação da elevação temporária da tarifa de importação para produtos relacionados a 29 códigos NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul). As alíquotas, que variavam de 7,2% a 12,6%, serão ajustadas para um intervalo de 12,6% a 20% por um período de 12 meses.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 23/09/2024*

## REGIÃO SUDESTE - PLATAFORMA SOFRE INCLINAÇÃO ACIDENTAL DURANTE MANOBRA NA BACIA DE CAMPOS

Petrobras afirma que incidente foi controlado rapidamente e não houve feridos; investigações sobre o caso já começaram

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



***A inclinação ocorreu durante manobra de estabilidade e não causou vítimas ou danos ambientais***

A plataforma marítima P-19, localizada na Bacia de Campos, no Rio de Janeiro, sofreu uma inclinação acidental no sábado, dia 21. A Petrobras informou que não houve feridos no incidente que deu início às investigações.

As imagens sobre a inclinação da plataforma foram registradas por trabalhadores em plataformas próximas à Bacia de Campos

e divulgadas nas redes sociais.

Em nota enviada à imprensa, a estatal informou que, no início da tarde, ao realizar uma manobra de estabilidade, a plataforma marítima se inclinou de forma acidental.

Segundo a Petrobras, a situação foi totalmente normalizada, acrescentando que nenhum dos funcionários da plataforma ficou ferido.

“Por volta das 12h deste sábado (21), durante manobra de estabilidade, ocorreu uma inclinação acidental da plataforma. A situação foi rapidamente normalizada e a P-19 encontra-se em condição segura, sem que houvesse danos às pessoas e ao meio ambiente”, disse a Petrobras.

Por fim, a estatal pontuou que a plataforma P-19 está “em processo de descomissionamento” depois de encerrar as suas atividades. A Petrobras informou às autoridades sobre o acidente e afirmou que deu início às investigações sobre o caso.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

Data: 23/09/2024

## REGIÃO NORDESTE - ANTAQ ABRE AUDIÊNCIA SOBRE CONCESSÃO DO TERMINAL MARÍTIMO DO RECIFE

Ações da empresa também entraram na carteira teórica do Ibovespa, que reúne os tulos mais negociados na bolsa nos últimos 12 meses

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



*Na audiência pública foi estabelecido que as contribuições podem ser encaminhadas à Antaq até quarta-feira (25)*

***A PROPOSTA DE ARRENDAMENTO DO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DE RECIFE VISA TRANSFERIR A GESTÃO E OPERAÇÃO DO ATIVO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA PARA O SETOR PRIVADO, BUSCANDO MELHORAR A EFICIÊNCIA DO SERVIÇO***

O projeto de arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros (TPM) do Recife (PE) foi tema da audiência pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na sexta-feira (20). A iniciativa busca coletar contribuições e sugestões da sociedade para aprimorar os documentos técnicos e jurídicos necessários à realização da licitação. A consulta segue aberta até o dia 25 deste mês, no site da agência ([www.gov.br/antag](http://www.gov.br/antag)).

O diretor da Antaq, Alber Vasconcelos, destacou que ainda não foram apresentados subsídios e reforçou o apelo para que o setor portuário contribua. “Peço àqueles que estão acompanhando e têm interesse no projeto que enviem suas sugestões, por favor, dentro do prazo”, afirmou.

Vasconcelos explicou que a infraestrutura do Terminal Marítimo de Passageiros de Recife surgiu como uma resposta do Governo ao desafio de promover melhorias nos portos para a Copa do Mundo de 2014, realizada no Brasil. “Estamos colocando em audiência pública a concessão desse avo, e pela modelagem, observamos que será um prazo de 25 anos”, detalhou.

“Reitero aqui nosso desejo de que o setor empresarial assuma o projeto. A área está situada no Recife Antigo, que já foi alugada. Hoje temos o Porto Novo, onde foi inaugurado recentemente um hotel, e um Centro de Convenções, com lançamentos de flats, tudo ao lado do Terminal Marítimo. Portanto, seria uma oportunidade para o Recife Antigo, uma região que está crescendo muito neste momento”, disse o diretor comercial do Porto do Recife, Andrei Lira, representante da Autoridade Portuária.

“Queremos achar um modelo de negócio que seja interessante para quem quer arrendar, que viabilize e que seja importante para o porto também”, finalizou Lira.

A proposta de arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros de Recife visa transferir a gestão e operação do avo da Autoridade Portuária para o setor privado, buscando melhorar a eficiência do serviço. O empreendimento funcionará como ponto de embarque e desembarque para navios de cabotagem.

As esmavas de tarifas foram estabelecidas com base em uma pesquisa realizada com outros terminais de passageiros privados no país, fixando R\$ 78 para embarque e desembarque e R\$ 53 para trânsito. O terminal também poderá gerar receitas adicionais por meio de estacionamento e locação de áreas para eventos.

Thilo Martin Zindel, coordenador da Superintendência de Projetos Portuários e Aquaviários da Infra SA, detalhou que a previsão é que os investimentos necessários totalizem R\$ 1,3 milhão,

principalmente para equipamentos essenciais, enquanto os custos operacionais anuais estão projetados em R\$ 4,2 milhões.

O fluxo de caixa descontado considera um prazo de 25 anos, com início em 2025 e uma estrutura de arrendamento 100% fixa. Quanto ao aspecto ambiental, não foram identificados problemas, e o novo arrendatário terá um ano para investigar potenciais passivos, que poderão ser atribuídos ao Poder Concedente. O custo ambiental anual é esmado em R\$200 mil, com licenciamento gerido pelo estado de Pernambuco.

### Economia

Patrícia Gravina, coordenadora de Modelagem da Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos, enfatizou que o projeto de arrendamento não apenas beneficiará o setor portuário, mas também terá um impacto significativo na economia local.

“Temos a expectativa de oferecer algo condizente com a realidade e com as necessidades dos usuários, dos passageiros e também dos terminais que exploram cruzeiros”, pontuou.

Gravina destacou que o Porto do Recife está preparado para receber navios internacionais e manter uma rota para Fernando de Noronha, uma opção atraente que também atende ao mercado do Caribe e do Nordeste. Na última temporada, o Porto do Recife recebeu 22 navios de cruzeiro, resultando em um aumento no fluxo de turistas.

“Esses visitantes desembarcam em uma região privilegiada da cidade, rodeada por restaurantes e museus, e próxima ao Marco Zero, o que é fundamental para dinamizar a economia local. “Este é um projeto essencial, pois estreita a relação entre o Porto do Recife e a cidade”, concluiu Gravina.

A audiência pública foi conduzida por Igor Costa, presidente da Comissão Permanente de Licitações, Concessões e Arrendamentos Portuários da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/09/2024**

## REGIÃO SUL - “ESTADO ESTÁ DEBRUÇADO EM ESTUDOS DE UMA NOVA ROTA DO PORTO AO PLANALTO”

Presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia revela planos para nova rota logística e expansão ferroviária em entrevista exclusiva

Por CÁSSIO LYRA [cassio.lyra@redenenews.com.br](mailto:cassio.lyra@redenenews.com.br)



**Presidente da Portos do Paraná comentou sobre expectativas em relação a movimentação de cargas em 2024 e em investimentos previstos para o modal ferroviário no estado (Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná)**

**“CADA PORTO TEM SUA PARTICULARIDADE. MAS ACHO QUE COMO UM TODO, FOI UM PROJETO CONSTRUÍDO DO ZERO E ELE PASSA, SIM, A SER UM MODELO DENTRO DAS POSSIBILIDADES E DAS SEMELHANÇAS DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS. SEM DÚVIDA NÓS TEREMOS UMA REVOLUÇÃO NESSE SEGMENTO DA DRAGAGEM E ELA DEIXARÁ DE SER UMA PREOCUPAÇÃO”**

A Portos do Paraná e o Governo do Estado já estudam a possibilidade de uma nova ligação do planalto paranaense até o litoral, visando a chegada e saída de caminhões para o Porto de Paranaguá (PR). A informação é do presidente da Portos do Paraná, a autoridade portuária paranaense, Luiz Fernando Garcia. Atualmente, a única via de acesso ao complexo portuário é pela BR-277, rodovia federal que recentemente foi concedida através do programa de concessões do Ministério dos Transportes.



Em entrevista exclusiva ao BE News, Garcia comentou as expectativas referentes ao leilão de duas áreas em Paranaguá, a concessão do canal de acesso do porto e também o desenvolvimento ferroviário e demais projetos de expansão operacional.

O presidente da Autoridade Portuária também está à frente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), que na última semana realizou sua Assembleia Itinerante no Porto de Santos (SP).

### **Presidente, como está o andamento do processo para a concessão do canal de acesso de Paranaguá? Quais as expectativas?**

É um processo estruturado a seis mãos, envolvendo Portos do Paraná, Ministério de Portos e Aeroportos e agência reguladora com apoio técnico da Infra S.A. Construímos o modelo ao longo de mais de dois anos, enfrentamos a consulta pública e estamos prestes a enviar o processo ao Tribunal de Contas da União (TCU), que é a última etapa antes do leilão. O benefício é trazer segurança jurídica ao processo. Vale lembrar que as últimas contratações de dragagem sempre correram o risco de licitação normal, além do tempo ser menor, no máximo de cinco anos. Corremos o risco de judicialização e paralisações pelo Tribunal de Contas que geram prejuízo operacional. São portos que necessitam desse serviço permanentemente, qualquer interrupção gera insegurança na navegação, obviamente a diminuição do calado de canal e acesso, trazendo custo adicional à classe logística. Esse processo visa eliminar tudo isso. Conseguimos um contrato de longo prazo, de 25 anos, incentivando os investimentos de forma imediata. No Paraná serão R\$ 1 bilhão investidos nos quatro primeiros anos para que a gente alcance a profundidade de dois metros a mais do que nós temos hoje.

### **É um projeto de concessão que servirá de modelo para outros portos?**

Cada porto tem sua particularidade. Mas acho que como um todo, foi um projeto construído do zero e ele passa, sim, a ser um modelo dentro das possibilidades e das semelhanças das Autoridades Portuárias. Sem dúvida nós teremos uma revolução nesse segmento da dragagem e ela deixará de ser uma preocupação.

### **A Portos do Paraná vem batendo novos recordes de movimentação durante o ano. Qual a expectativa para o ano de 2024?**

A Portos do Paraná vem crescendo desde 2019. De lá até ano passado tivemos crescimento de quase 24%. É um porto relativamente pequeno, temos pouco menos de 5 km de cais, mas é um porto que fez um movimento super expressivo no ano passado, de pouco mais de 65 milhões de toneladas. Em agosto deste ano contra agosto do ano passado, no período de janeiro a agosto, tivemos um crescimento de quase 10%. Tudo nos indica que teremos perspectiva de um crescimento muito maior. Porém, pode haver problemas na logística de transporte, na cotação cambial, na questão climática, porque quando chove muito 85% das operações são paralisadas, então podemos enfrentar alguns problemas que nos mude uma tendência do que estou falando. Se tudo permanecer numa condição de normalidade até final do ano, a expectativa é que rompemos a barreira de 70 milhões de toneladas movimentadas em um único ano.

### **Paranaguá e Santos possuem uma semelhança em que ambos os caminhões só podem chegar por uma única rodovia. A BR-277 entrou na concessão do Governo Federal e estão previstos investimentos importantes. Como a Autoridade Portuária acompanha a melhoria da infraestrutura rodoviária para o porto?**

É sempre importante essa questão, essa percepção da chegada das cargas. O porto é um ponto de tirar a carga do caminhão ou do trem e colocar no navio, de uma forma simples é isso que a gente faz. Hoje, no nosso caso, quase 80% do volume de carga que chega ou sai é pelo caminhão. Nossa condição é ainda um pouco desfavorável ainda do que de Santos, que tem a Anchieta e a Imigrantes. Nós só temos uma e isso é sempre uma preocupação. O estado do Paraná está se debruçando firmemente em estudos de novas rotas, ou ao menos uma nova rota de ligação do porto ao planalto, a região produtora. Temos hoje esse contrato de concessão, que já foi uma vitória, estamos incluídos no lote 2. As perspectivas e obrigações do contrato dizem que em sete anos a partir da assinatura, R\$12,5 bilhões serão investidos nessa infraestrutura, melhorando a logística de uma estrada



existente. O desafio e provocação, que tem inclusive da própria concessionária, junto com toda comunidade logística do Paraná, é de discussão de uma nova ligação para não ficarmos refém de eventualmente um problema, como aconteceu há dois anos, que sujeitou a paralisação total da nossa estrada. Todo esse processo é super importante.

***“O PORTO ACREDITA MUITO NOS PROJETOS, MAS TEMOS UMA FELIZ COINCIDÊNCIA, QUE É QUE TERMINAREMOS COM O CONTRATO DA MALHA SUL. HÁ UMA DISCUSSÃO SOBRE RENOVAÇÃO NO GOVERNO FEDERAL. SEJA A RENOVAÇÃO OU POR NOVA LICITAÇÃO, O FATO É QUE TEREMOS GRANDES INVESTIMENTOS NESSE MODAL E A FERROESTE SENDO TRATADA COMO PRIORIDADE DE VETOR DE DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA”***

### **Essa nova ligação rodoviária seria de responsabilidade do estado ou do Governo Federal?**

Primeiro, começa a se discutir. O Paraná busca primeiro o desenvolvimento de projetos. Tendo o projeto em mão, aí sim começa a se chamar a engenharia financeira, quem vai alavancar os recursos. Vamos num passo anterior, é necessário desenvolvimento de traçado para que se possa valorar o valor desse projeto, que nunca é pouco expressivo.

### **O Ministro Sílvio Costa Filho afirmou que o Governo Federal quer realizar mais um leilão de áreas portuárias, e Paranaguá tem as áreas PAR14 e PAR15. Será possível fazer o leilão esse ano? Quais as expectativas para os interessados nas áreas?**

Se depender da nossa vontade, a gente vai querer fazer. Esse processo se encontra no TCU. Chegou a ser pautado e foi retirado de pauta. Nós aguardamos a deliberação do TCU. Havendo sinal verde, nós publicaremos esse edital. Gostaríamos de respeitar porque são projetos expressivos, juntos somam R\$ 1,5 bilhão de investimentos nos cinco primeiros anos de contrato. Temos de dar um tempo de análise para as empresas interessadas. Se tivermos um tempo para autorização do TCU, publicação do edital, e chegarmos em 100 dias e esses 100 dias coincidirem ainda com esse ano, nós sim faremos esse leilão ainda esse ano. São duas áreas dedicadas à movimentação de granel vegetal para exportação. Áreas expressivas, um dos maiores investimentos que nós teremos no Paraná para os próximos anos.

***“SE TUDO PERMANECER NUMA CONDIÇÃO DE NORMALIDADE ATÉ FINAL DO ANO, A EXPECTATIVA É QUE ROMPEMOS A BARREIRA DE 70 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS EM UM ÚNICO ANO”***

### **A Portos do Paraná tem projetos visando melhoria dos acessos?**

O porto, dentro de sua capacidade, vem desenvolvendo um projeto de ampliação do nosso pátio de recebimento de caminhões. Hoje, temos um pátio com 900 vagas estáticas. Esse controle que a Autoridade Portuária faz é o que impede a ocorrência de filas na BR-277, então é um fluxo perfeitamente cadenciado para que a logística não seja prejudicada. Hoje, no nosso pico, o recorde de movimentação em um único mês é de 60 mil caminhões, mas nós vemos que ainda há uma necessidade de expansão. Por isso o porto trabalha numa área já adquirida, buscando licenciamentos, para que a gente consiga dobrar essa capacidade de recebimento de caminhões que chegam ao porto de Paranaguá.

### **O Governador Ratinho Júnior sancionou o projeto que prevê a desestatização da Ferroeste. Qual sua opinião sobre o projeto? Quais destaques de investimentos para o modal ferroviário?**

O Paraná acredita muito no desenvolvimento da infraestrutura como vetor do desenvolvimento de todo estado. O governador vem trabalhando tanto no aspecto rodoviário como no ferroviário. Temos dois grandes empreendimentos nos acessos ao porto. A concessão rodoviária dos Lotes 1 e 2 e agora a perspectiva do desenvolvimento ferroviário, que ainda é um dos nossos gargalos. O Porto acredita muito nos projetos, mas temos uma feliz coincidência, que é que terminaremos com o contrato da Malha Sul. Há uma discussão sobre renovação no Governo Federal. Seja a renovação ou por nova licitação, o fato é que teremos grandes investimentos nesse modal e a Ferroeste sendo tratada como prioridade de vetor de desenvolvimento da infraestrutura. E o porto vem se preparando para isso, tanto que nós temos a maior obra pública portuária do país sendo desenvolvida. Contratada, com serviços na casa de 10% de execução, que é o Moegão. É uma estrutura capacitada para receber 24 milhões de toneladas do lado leste do porto, uma região que só recebe 5

milhões de toneladas. Olhando não só para o hoje, mas para os próximos 15 anos com essa expectativa do desenvolvimento muito forte dessa infraestrutura ferroviária no estado.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/09/2024**

## REGIÃO SUDESTE - TERMINAL DE SANTOS ESPERA 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS NESTA TEMPORADA

O primeiro navio, MSC Seaview, chega ao Porto de Santos no dia 8 de novembro e tem 40 escalas previstas até abril

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

A temporada de cruzeiros 2024/2025 no Concais, terminal marítimo de passageiros de Santos (SP), começa no dia 8 de novembro e promete números positivos para o turismo da região.

Serão 152 escalas, 15 navios, sendo seis de escalas regulares – da MSC os navios Seaview (o mais frequente, com 40 visitas), Grandiosa (o maior navio de passageiros que já navegou em águas brasileiras) Armonia e Splendida – e, da Costa Cruzeiros, os navios Costa Pacifica e Diadema. Virão ainda oito navios exclusivamente de trânsito com turistas estrangeiros.



***O terminal espera atender, pelo menos, 1 milhão de passageiros entre embarque, desembarque e trânsito, alcançando esse marco pelo segundo ano consecutivo. A última atracação será do navio Costa Diadema, marcado para o dia 20 de abril. Ao todo, serão 98 dias de operação. Foto: Divulgação/Concais***

O terminal espera atender, pelo menos, 1 milhão de passageiros entre embarque, desembarque e trânsito, alcançando esse marco pelo segundo ano consecutivo. A última atracação será do navio Costa Diadema, marcado para o dia 20 de abril. Ao todo, serão 98 dias de operação.

A grande novidade da próxima temporada será o Réveillon a bordo do Costa Pacifica, que ficará atracado na orla de Santos para o espetáculo de fogos da cidade. Com embarque em Santos e alternando paradas em Búzios e Angra dos Reis, com Ilhabela e Balneário Camboriú, o navio iniciará suas atividades regulares com a saída de seu primeiro minicruzeiro no dia 22 de novembro.

Para o Concais, a expectativa para a temporada reafirma a posição importante do terminal de cruzeiros para o Brasil e, conseqüentemente, o Porto de Santos como o principal destino marítimo.

“A projeção para essa temporada demonstra o quanto os cruzeiros já estão presentes na vida dos brasileiros. Nosso objetivo é seguir trabalhando para oferecer serviços de excelência para armadoras, tripulantes e autoridades com a infraestrutura necessária para que tenhamos uma operação segura e ágil para todos os envolvidos”, destaca Javier Carnevale, Gerente de Operações do Concais.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/09/2024**

## REGIÃO SUL - CIDADE CATARINENSE RECEBERÁ ESCALA TESTE DE CRUZEIRO

Penha está realizando estudos e batimetria para receber a operação

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

O prefeito de Penha (SC), Aquiles da Costa, anunciou que a cidade receberá uma escala teste de cruzeiros para a temporada 2024/2025. Ele não citou a data que isso ocorrerá, apenas destacou o potencial do município para se consolidar como destino turístico no setor náutico. A informação foi revelada durante o 9º Congresso Internacional Náutico, realizado no São Paulo Boat Show, entre os dias 18 e 19 de setembro.





*O município vem preparando o local para a futura operação com navios de passageiros. Recentemente, o Píer de Atracação Turística foi reformulado, junto ao trapiche na Praia de Armação, com a instalação de flutuantes de 18 metros e passarelas de alumínio em ambos os lados do píer para desembarque de passageiros. Foto: Aleson Padilha/Prefeitura de Penha*

Em agosto deste ano, após vencer o certame, a empresa Acquaplan Tecnologia e Consultoria Ambiental Ltda, assinou o contrato com a administração municipal e, em 60 dias, deve concluir o estudo técnico e ambiental que

irá avaliar a viabilidade do recebimento de navios de passageiros na Enseada de Armação de Itapocoroy, a viabilidade ambiental e os potenciais impactos ambientais desta operação.

A ordem de serviço ficou em pouco mais R\$ 629 mil e inclui os estudos e batimetria (medição da profundidade) que planejarão as rotas mais seguras. Após a conclusão e liberação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a cidade poderá demarcar a Área de Fundeio – local onde as embarcações ancoram – e realizar a escala teste por meio da operadora MSC – ainda neste ano – segundo o prefeito.

“A escala teste de cruzeiros é mais uma evidência do crescimento da cidade. A Enseada do Itapocoroy, que será o local de ancoragem dos transatlânticos, já passa por um levantamento hidrográfico conduzido pela empresa Acquaplan Tecnologia e Consultoria Ambiental, que inclui até um raio-x do fundo do oceano, garantindo mais segurança às embarcações. A expectativa é que a cidade receba até 30 cruzeiros por temporada, gerando um impacto econômico estimado em R\$100 milhões com apenas uma escala”, afirmou Aquiles da Costa.

O município vem preparando o local para a futura operação com navios de passageiros. Recentemente, o Píer de Atracação Turística foi reformulado, junto ao trapiche na Praia de Armação, com a instalação de flutuantes de 18 metros e passarelas de alumínio em ambos os lados do píer para desembarque de passageiros.

Também foi construída uma praça que será um ponto de suporte para os cruzeiristas e a Secretaria de Turismo trabalha na criação de roteiros específicos e novo material turístico. Os serviços foram feitos com recursos próprios, em torno de R\$1,5 milhão.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/09/2024**

## REGIÃO NORDESTE - BAHIA RECEBE R\$ 6 BI PARA INFRAESTRUTURA DE AVIAÇÃO, PORTOS E HIDROVIAS

Recursos para os empreendimentos são provenientes do Novo PAC e do Fundo da Marinha Mercante

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



*Silvio Costa Filho, anunciou na manhã desta segunda-feira (23), em Salvador, investimentos de mais de R\$ 6 bilhões para obras do Porto de Ilhéus e de Salvador, para o aeroporto de Barreiras e a construção e expansão de duas hidrovias no estado. Foto: Eduardo Oliveira/MPor*

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou na manhã desta segunda-feira (23), em Salvador, investimentos de mais de R\$ 6 bilhões para obras do Porto de Ilhéus e de Salvador, para o aeroporto de Barreiras e a construção e expansão de duas hidrovias no estado. O anúncio foi feito ao lado do ministro Rui Costa, da Casa

Civil, e do governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues.



Os empreendimentos contam com recursos do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

“Hoje é um dia muito importante, estamos com a ordem de serviço, de R\$ 50 milhões, para a conclusão definitiva do aeroporto de Barreiras. Este aeroporto vai fortalecer o turismo de negócios, de lazer e dar início ao plano de fortalecimento da aviação do estado da Bahia. Estamos, aqui, cuidando de aeroportos fundamentais para o estado, que ajudarão no desenvolvimento da região”, afirmou o ministro.

Silvio Costa Filho destacou também a assinatura de convênios com o Fundo da Marinha Mercante, para a construção e ampliação de hidrovias. “Ao final, serão mais de R\$ 6 bilhões de investimentos, que vão gerar mais de sete mil empregos diretos, e mais indiretos, que serão fundamentais para o desenvolvimento da Bahia.”

No evento, foi anunciado o início das obras de dragagem de manutenção do Porto de Ilhéus, que devem garantir profundidade de 10m para acesso aos navios, mantendo a agenda comercial do local. O valor do empreendimento é de R\$ 20 milhões e está em fase de homologação.

O ministro também entregou as obras de dragagem do Porto de Aratu, com investimentos de R\$ 50 milhões, da CS Portos, e as obras de adequação da pavimentação da retroárea do ancoradouro do Porto de Salvador. O empreendimento recebeu um reforço com concreto armado para aumentar a capacidade de suporte da pavimentação e modernização do sistema elétrico. Os investimentos são de R\$ 16,71 milhões e a conclusão da obra está prevista para dezembro deste ano.

Costa Filho anunciou ainda a licitação das obras do aeroporto de Barreiras. Estão previstas a reforma e ampliação da pista de pouso e decolagem (PPD), do pátio de aeronaves e da Taxiway (pista de taxiamento do aeroporto, que permite que as aeronaves rodem para o terminal ou pista), construção do Novo Terminal de Passageiros e aquisição e instalação de equipamentos e execução de serviços complementares.

O empreendimento vai receber, por meio do Novo PAC, um aporte no valor de R\$ 50 milhões, com recursos 100% da União, sem contrapartida. O prazo estimado para conclusão das obras é de oito meses.

Em relação às hidrovias, com a aprovação de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), será feita a construção do Terminal de Uso Privativo Bamin, no Porto Sul, em Ilhéus. O TUP faz parte do Projeto Integrado Pedra de Ferro, que conta ainda com a Mina Pedra de Ferro, em Caetitê, e com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL I). O terminal vai receber investimentos de R\$ 4,59 bilhões do Fundo.

Já a terceira fase do projeto de expansão do terminal do Tecon Salvador vai receber o total de 942,43 milhões do Fundo da Marinha Mercante. As obras vão garantir a construção da nova retroárea do terminal, que será contido, na sua interface com o cais, por meio de uma cortina de estacas de prancha metálicas.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, elogiou o trabalho do ministro Silvio Costa Filho à frente do Ministério de Portos e Aeroportos e comemorou os investimentos feitos na Bahia. “Hoje é o dia da materialização do fortalecimento dos portos da Bahia. O ministro Silvio, com seu dinamismo, apresentou ao presidente Lula a proposta de utilizar até 30% do valor do fundo da marinha mercante para financiar os portos do país, aqueles que precisam de apoio para alavancagem, e assim está sendo destinado”.

Rui Costa comemorou, ainda, a abertura de 180 novos mercados no mundo para o Brasil, e a maior possibilidade de tráfego marítimo. “Os investimentos em infraestrutura retomaram ao país”, pontuou.

Também estiveram presentes na cerimônia de anúncio os secretários nacionais de Portos, Alex Ávila, de Aviação Civil, Tomé Franca, de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, e do diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antônio Gobbo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/09/2024

## NACIONAL - CRESCEM OPERAÇÕES POR VIA MARÍTIMA, APONTA RELATÓRIO DA ATP

Foram 645,7 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e junho, aumento de 2,3% em relação a 2023

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



**64,1% da movimentação registrada no período ocorreu nos terminais privados, que contabilizaram 414 milhões de toneladas.**  
Foto: Divulgação/Super Terminais

O crescimento das exportações e das importações por via marítima mostra a vitalidade do comércio exterior impactando positivamente a balança comercial brasileira. Essa é a avaliação do Relatório Estatístico do 1º Semestre de 2024 elaborado pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), divulgado na sexta-feira (20). A entidade destaca que o cenário ressalta a importância estratégica dos Terminais de Uso Privado (TUP) na manutenção do equilíbrio comercial do país.

Segundo o relatório, elaborado com base nos dados do Estatístico Aquaviário da Antaq e consolidado pelo sistema DATaPort, dos 645,7 milhões de toneladas movimentados entre janeiro e junho por todo o sistema portuário, 64,1% ocorreram nos terminais privados, totalizando 414 milhões de toneladas. O volume semestral representa um aumento de 2,3% em relação ao registrado em igual período de 2023.

Com exceção da carga geral, os portos privados tiveram crescimento na movimentação de todos os perfis de carga, com aumento de 7,3% nos contêineres, de 3,4% para os grânéis sólidos e de 0,5% para os grânéis líquido e gasoso.

Considerando-se o desempenho por mercadoria, os acessórios de veículos automóveis lideraram com um expressivo aumento de 92,8%, seguidos de trigo (+72,1%) e caulim (+47,3%). Os dados reforçam a diversidade do transporte de carga pelos portos, indo muito além das tradicionais commodities.

“Essa publicação mostra a evolução do material científico elaborado pela ATP, que sempre se preocupou com a produção de material técnico de qualidade. O sistema DATaPort, os Relatórios anuais e semestrais, além da participação na publicação em diversos livros e artigos científicos, são exemplos do nosso compromisso com a geração de conhecimento especializado, fortalecendo o setor portuário com informações precisas e relevantes”, afirmou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/09/2024

## REGIÃO SUDESTE - WILSON SONS ENTREGA NOVO REBOCADOR SUSTENTÁVEL NO PORTO DE SANTOS

O WS Onix faz parte de uma série de seis rebocadores construídos pela companhia nos últimos dois anos

Por Cássio Lyra [cassio.lyra@redebeneews.com.br](mailto:cassio.lyra@redebeneews.com.br)

A Wilson Sons, operadora logística, iniciou a operação do rebocador WS Onix no Porto de Santos (SP), o maior complexo portuário do país. Trata-se do sexto rebocador da classe 2513 que foi construído no estaleiro da companhia, localizado na margem esquerda do cais santista, em Guarujá (SP).



*O WS Onix é um rebocador da classe 2513 que foi construído no estaleiro da companhia, em Guarujá (SP) (Foto: Divulgação/Wilson Sons)*

O WS Onix faz parte de uma série de seis embarcações lançadas pela Wilson Sons nos últimos dois anos. Com a mais recente entrega, a companhia alcançou a marca de 154 embarcações construídas em seu estaleiro.

Esses tipos de rebocadores possuem tecnologia sustentável, com mais de 90 toneladas de tração estática (bollard pull) e são os primeiros no Brasil a atender o padrão IMO TIER III da Organização Marítima Internacional, que exige redução de até 70% nos óxidos de nitrogênio. Esse padrão só é obrigatório em áreas de controle de emissões como na América do Norte e Europa.

Com o novo design de casco, desenvolvido pela empresa holandesa Damen Shipyards, as embarcações diminuem emissões de gases de efeito estufa, reduzindo em até 14% o consumo de combustíveis fósseis. Elas têm 25 metros de comprimento, 13 metros de largura e são eficazes tanto em manobras portuárias quanto na rebocagem oceânica.

Segundo a Wilson Sons, a construção dos seis rebocadores contou com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O WS Centaurus, primeiro da série, foi entregue em julho de 2022 e atua nos terminais de Ponta da Madeira, Itaqui e Alumar (MA), operando com navios de grande porte. Em seguida, foram lançados os rebocadores WS Orion, WS Rosalvo, WS Castor, WS Dorado e, mais recentemente, o WS Onix.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 23/09/2024**

## REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO NO TERMINAL PORTUÁRIO SÃO LUÍS BATE RECORDE

Foram operadas 718,7 mil toneladas, um recorde, segundo a VLI, operadora do terminal

Por JÚNIOR BATISTA [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)



*O Terminal Portuário São Luís (TPSL), operado pela VLI no Maranhão, atingiu um recorde histórico de movimentação de cargas em julho, com um total de 718,7 mil toneladas movimentadas. Esse volume superou em 4,35% o registrado no mesmo mês do ano passado, quando foram movimentadas 687,4 mil toneladas. Foto: Divulgação*

O Terminal Portuário São Luís (TPSL), operado pela VLI no Maranhão, atingiu um recorde histórico de movimentação de cargas em julho, com um total de 718,7 mil toneladas movimentadas. Esse volume superou em 4,35% o registrado no mesmo mês do ano passado, quando foram movimentadas 687,4 mil toneladas. Esse é o maior volume já movimentado em um único mês pelo terminal desde o início das operações da VLI, em 2013.

Localizado no Porto do Itaqui, em São Luís, capital do estado do Maranhão, o TPSL tem se consolidado como um ponto estratégico para o escoamento de grãos como soja e milho. O diretor de operação do Corredor Norte da VLI, Ederson Almeida, afirma que o recorde atingido em julho resulta de um trabalho integrado entre as áreas comerciais, de planejamento e de operações, além do setor de segurança da companhia.



“Trabalhamos continuamente para aumentar o volume transportado. Desta forma, buscamos manter a trajetória de crescimento da VLI no Corredor Norte, contribuindo com a economia da região e com a pauta de exportações brasileira, além do abastecimento interno de fertilizantes”, diz Almeida.

Dentro dos investimentos da VLI na região, está a aquisição de 168 vagões e três locomotivas, que já estão em operação, ampliando a capacidade de transporte de carga dos clientes da companhia.

### Projetos

Um dos principais diferenciais da operação em julho foi a utilização de projetos inovadores como o Speed (Sistema de Planejamento de Embarque e Desembarque de Navios). Esse sistema otimiza o planejamento de embarque e desembarque de navios, reduzindo o tempo necessário para essas operações. Antes, um plano de carga envolvendo sete porções exigia 18 trocas de compartimento. Com o Speed, esse número caiu para 12, o que acelerou significativamente o processo.

O gerente-geral de Portos e Terminais Norte da VLI, Douglas Marques, ressalta que, tradicionalmente, o plano de cargas dos navios era de responsabilidade exclusiva dos comandantes das embarcações. “Isso gerava limitações na nossa capacidade de otimização. Com o Speed, a VLI assumiu um papel protagonista, ao planejar embarques e desembarques de forma otimizada, o que não só reduz os custos operacionais, como também aumenta a produtividade na taxa de embarque, garantindo adesão ao volume realizado nos portos”, diz Marques.

Outro ponto destacado por ele é o novo Centro de Controle Operacional (CCO) do TPSL, inaugurado em abril deste ano. É uma sala que integra o monitoramento de todas as operações do porto, equipada com tecnologia de ponta para supervisionar e controlar a movimentação de pessoas e máquinas, além de coordenar frentes de operações e manutenção. O CCO controla a inicialização de equipamentos, além de gerenciar fluxos de comunicação e toda a operação portuária.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 23/09/2024*



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

### FUNDOS GERENCIADOS PELO OPPORTUNITY VENDEM SUA PARTICIPAÇÃO NA SANTOS BRASIL PARA A CMA CGM

*Informações: Santos Brasil (23 de setembro de 2024)*

A CMA CGM, empresa global de navegação e logística, anunciou a aquisição de aproximadamente 48% da Santos Brasil por meio da compra das ações detidas por fundos e entidades geridas por empresas gestoras Opportunity (« Opportunity »), que estão entre as maiores gestoras de recursos do país. A conclusão da transação, que ainda depende da aprovação das autoridades reguladoras competentes, é esperada para o primeiro trimestre de 2025. Finalizada esta etapa, a CMA CGM lançará uma Oferta Pública de Aquisição de Ações (OPA) a todos os acionistas da Companhia, negociando a aquisição de 100% das ações em circulação, sem o mesmo preço e condições pactuadas com o Opportunity.

Para a CMA CGM, o investimento é estratégico, pois expande sua presença no Brasil e reforça sua posição de liderança com um operador global de terminal portuário multiuso. Já o Opportunity encerra uma trajetória de sucesso à frente da Santos Brasil, onde deixa um legado de grande geração de valor, criado a partir do investimento na aquisição do Tecon Santos em 1997.

Ao concluir, a transação marcará o início de um novo capítulo na história da Santos Brasil, que passará a fazer parte de um dos maiores grupos mundiais de navegação e logística. Potencializará



também a capacidade de crescimento e investimento na infraestrutura nacional, reforçando o compromisso da Companhia com a ampliação de seus terminais, o aprimoramento de sua excelência operacional, a evolução profissional de seus funcionários, a geração de emprego e o crescimento do Brasil.

A Santos Brasil continua a trabalhar para o desenvolvimento do Porto de Santos, bem como para os demais portos onde atua, acelerando os investimentos para atender à demanda crescente. A empresa se manterá sob a gestão do diretório atual e seus ativos continuarão a operar como terminais multiusuários, ampliando a qualidade e a gama de serviços e atendendo aos mais diversos clientes.

Com ação proativa nos principais temas que afetam a sociedade moderna, CMA CGM e a Santos Brasil juntam os mesmos valores, com foco na experiência do cliente, busca contínua por eficiência, produtividade e inovação, alinhadas às melhores práticas ESG (Ambiental, Social e Governança). A busca pela descarbonização é um objetivo comum a duas organizações e o plano de ação iniciado pela Santos Brasil neste sentido deve ser mantido e reforçado.

Essa convergência de valores favorecerá um processo de integração sustentável, equilibrado e continuidade dos projetos e iniciativas existentes, com transparência e comprometimento com todos os stakeholders da empresa.

### **Sobre a Santos Brasil**

A Santos Brasil é referência em operações portuárias e logísticas. Há 27 anos opera o Tecon Santos (SP), o maior terminal de contêineres da América do Sul e o mais eficiente do País. Neste período, já investiu mais de R\$ 9 bilhões (em termos reais), dos quais aproximadamente R\$ 6 bilhões somente no Tecon Santos, em aquisições, expansões, novos equipamentos e tecnologia, contribuindo para o desenvolvimento do comércio exterior brasileiro.

Atua nacionalmente por meio de oito terminais estrategicamente localizados – sendo três de contêineres (Tecon Santos em SP, Tecon Imbituba em SC e Tecon Vila do Conde no PA), um de veículos em Santos, um de carga geral em Imbituba e três de graneis líquidos em Itaqui (MA). Através da Santos Brasil Logística, que opera de maneira integrada aos terminais, oferece soluções completas do porto ao e-commerce aos seus mais de 9.400 clientes.

É listada no Novo Mercado da B3, o mais elevado padrão de governança corporativa, e signatária do Pacto Global, da ONU, que mobiliza empresas para o avanço relacionado à sustentabilidade. Faz parte do IBOV ESPA, do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3 e do índice S&P/B3 ESG. É certificada pelo GPTW, como uma das melhores empresas para se trabalhar, pelo sexto ano consecutivo.

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

*Data: 23/09/2024*

### **BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÕES AO IRAQUE**

*Informações: ANBA (23 de setembro de 2024)*

Os embarques ao país crescem consistentemente desde 2022, na análise dos oito primeiros meses do ano. As importações, por sua vez, estão em queda.

São Paulo – As exportações do Brasil para o Iraque registraram alta entre janeiro e agosto deste em relação ao mesmo período do ano passado, de acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). As remessas do Brasil para o país árabe cresceram consistentemente desde 2022.

De janeiro a agosto deste ano, o Brasil exportou US\$ 1,02 bilhão em produtos ao Iraque. No mesmo período do ano passado, foram exportados US\$ 886,4 milhões, valor que já tinha superado os US\$ 328,7 milhões dos oito primeiros meses de 2022.



No sentido contrário, as importações estão em queda: somaram US\$ 177,1 mil entre janeiro e agosto. No mesmo período do ano passado, foram de US\$ 1,1 milhão, e, nos oito primeiros meses de 2022, US\$ 4,6 mil. No entanto, os valores já foram maiores. Entre janeiro e agosto de 2021 alcançou US\$ 167,7 milhões.

Até agosto, os principais produtos exportados pelo Brasil foram açúcar, carne de frango, bovinos vivos e soja. Entre os principais produtos importados neste ano estão coque de petróleo e petróleo bruto.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 23/09/2024*

## PORTO DO ITAQUI BUSCA EXPANSÃO PARA ACOMPANHAR O CRESCIMENTO AGRÍCOLA DO MATOPIBA

*Informações: Globo Rural (23 de setembro de 2024)*

*Terminais deverão receber investimentos de R\$ 1,95 bilhão*

A crescente produção de grãos, como soja e milho, nos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, região conhecida como Matopiba, vem se refletindo no maior uso dos portos do chamado Arco Norte (terminais no Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Maranhão) para a exportação das safras agrícolas. Um dos mais proeminentes é o Porto do Itaqui, no Maranhão, que hoje ocupa a quarta posição no ranking dos portos públicos que mais movimentam cargas no Brasil, atrás somente de Santos (SP), Paranaguá (PR) e Itaguaí (RJ).

Em agosto de 2024, o porto maranhense movimentou um novo recorde, movimentando 3,7 milhões de toneladas de carga, sendo os produtos mais relevantes grãos, minerais, celulose, fertilizantes e combustíveis. “Para acompanhar o ritmo de crescimento da fronteira agrícola e consolidar a competitividade do Porto, realizamos desde 2012 constantes modernizações” conta Hibernon Marinho, diretor de operações do Porto do Itaqui, que é administrado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap).

Cerca de R\$ 350 milhões estão sendo investidos pela Emap em Itaqui, para obras de expansão, capacitação das equipes, atualização de processos e no fortalecimento do programa de inovação.

No entanto, além desses recursos, o setor privado também investe na estrutura. O Terminal de Grãos (Tegram), administrado por um consórcio de quatro empresas – NovaAgri, Viterro Brasil, CLI e ALZ Grãos — está recebendo transportes da ordem de R\$ 1,6 bilhão para ampliação de sua estrutura. O projeto de ampliação está em fase final de análise pelo Ministério de Portos e pela Emap.

O objetivo do investimento é aumentar a capacidade estática de armazenamento de 500 mil toneladas para 836 mil toneladas. Além disso, os embarques mensais deverão crescer de 24 para 36 navios e capacidade de entrega de grãos aumentar de 15 milhões para 24 milhões de toneladas por ano. As novas instalações deverão entrar em operação a partir de 2027, estima Marcos Pepe Bertoni, presidente do Tegram.

Inaugurado em 2015, o Tegram já passou por uma expansão em 2019, e no ano seguinte operou movimentando 10 milhões de toneladas, o dobro da capacidade original. “A expansão que está em curso será direcionada ao aumento das unidades armazenadas, dos tombadores, que fazem a recepção dos caminhões, e à instalação de um novo berço de atracação”, diz Pepe.

Atualmente 97% do volume de grãos recebidos no Tegram chega aos estados do Tocantins, Maranhão e Piauí. O restante vem do leste do Mato Grosso e de parte da Bahia, por ferrovia.

### Fertilizantes

A Copi Operações Integradas é uma das empresas que opera no Porto do Itaqui na importação de fertilizantes. Em 2020 a empresa implantou um novo terminal de coleta. “Trata-se de um sistema

mecanizado, de alta produtividade, com capacidade para 70 mil toneladas”, conta Guilherme Eloy, diretor-executivo da Copi.

De Itaqui, uma empresa distribui parte dos fertilizantes para os importadores da região e transfere outra parte um terminal multimodal no município de Palmeirante, no Tocantins, pela Ferrovia Norte-Sul. Nesse projeto, foram investidos cerca de R\$ 400 milhões. Os recursos foram destinados à construção dos terminais de Itaqui e de Palmeirante e à logística de transporte entre os dois terminais.

No ano passado, a Copi movimentou aproximadamente 3,2 milhões de toneladas de fertilizante. “No fluxo ferroviário de Itaqui a Palmeirante foram transportados 400 mil toneladas. Este fluxo tem capacidade para 1,5 milhão de toneladas. Então, a tendência é que a gente, a partir dessa rota, consiga transferir mais fertilizante em direção ao interior, que é onde está a demanda, e provavelmente Palmeirante se tornará um grande polo de mistura”, diz Eloy.

### Descarbonização

Além da expansão, outro objetivo para o futuro do Porto do Itaqui é torná-lo mais sustentável. Em março, a Emap passou a integrar a “Aliança Brasileira de Descarbonização dos Portos”. A ação foi criada em parceria com a Valenciaport, empresa espanhola de gestão portuária, que propõe a construção de um plano de descarbonização para os terminais brasileiros.

Além do Porto do Itaqui, também fazem parte da aliança o Porto de Suape, Portos do Paraná, Porto do Açu, Porto Sudeste, Fundação Valencia, Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH).

“Também digitalizamos nossas operações, desde o pedido de atracação até o fechamento, e hoje é possível controlar do celular tudo o que está acontecendo no porto em tempo real”, informa Hibernon Marinho.

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

*Data: 23/09/2024*



## EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA

### ENERGIA ELÉTRICA - CLIENTE DA ELETROBRAS REDUZ CONSUMO EM 80 MW NO PROGRAMA DE RESPOSTA DA DEMANDA

Pela primeira vez, um agregador representou um cliente no processo de redução temporária do consumo

*Por Daniel Cardozo*

A Eletrobras apresentou uma oferta de 80 megawatts (MW) de redução de consumo no programa de resposta de demanda. A empresa, privatizada em 2021, atua também como agregadora e representou um cliente que diminuiu voluntariamente a carga nos dias 14, 16 e 17 de setembro.

As três ofertas de redução da demanda pelo cliente da Eletrobras foram registradas pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). O nome da empresa não foi anunciado.

Segundo a Eletrobras, foi a primeira vez em que um agregador representou um cliente no processo de redução temporária de consumo.



O programa de resposta de demanda remunera grandes consumidores livres pela redução do consumo durante os horários de pico de consumo, o que ocorre entre o fim da tarde e o início da noite.

O objetivo é deslocar a demanda por energia para horários fora do pico e evitar, assim, o despacho de usinas termelétricas, que têm sido mais acionadas em meio à crise hídrica que afeta os reservatórios da hidrelétricas. Visa, assim, aumentar a segurança do suprimento e reduzir emissões, além de evitar custos adicionais.

A atuação representa uma nova linha de negócios para a Eletrobras, que passa a operar também como agregadora de resposta de demanda.

Como agregadora, a Eletrobras dá suporte, representa e coordena os consumidores livres diante do ONS.

No dia 10 de setembro, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) prorrogou até 2026 um sandbox regulatório para o programa.

Inicialmente previsto até outubro de 2024, a iniciativa terá também um leilão, para que os consumidores apresentem ofertas de redução de consumo.

*Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política*  
*Data: 23/09/2024*

## SECRETÁRIO DEFENDE MEDIDAS PARA ADIAR DEVOLUÇÃO DE CAMPOS E DESCOMISSIONAMENTO

Pietro Mendes defende medidas para prolongar a vida útil dos campos e atrasar o descomissionamento

*Por Fernando Caixeta*



*Secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME, Pietro Mendes (Foto: Geraldo Magela/Agência Senado)*

O secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), Pietro Mendes, afirmou, nesta segunda (23/9), que a política energética brasileira precisa dar estímulos para extrair “até o último barril”, em referência à produção em campos maduros e marginais. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, assinou hoje a portaria que cria o programa

Potencializa E&P, que vai discutir estímulos ao setor.

Segundo o secretário, serão criados subcomitês dentro do programa para tratar de questões regulatórias, de meio ambiente, fomento e desenvolvimento das atividades.

“Queremos criar estímulos para que a gente consiga tirar até o último barril e atrasar ao máximo a devolução desses campos [maduros e marginais] e o descomissionamento. O que a gente quer é viabilizar ao máximo o tempo de produção”, disse.

Mendes cita “instrumentos chave” que ainda precisam de uma resposta regulatória, como o preço de referência e as discussões quanto ao tamanho dos campos.

A Associação Brasileira dos Produtores Independentes de Petróleo e Gás Natural (Abpip) tem pressa para a análise dessas questões e quer urgência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para avançar com a agenda regulatória.

Dentre os pleitos da entidade estão a revisão da Resolução ANP nº 32/2014, que trata de medidas para aumentar a participação de empresas de pequeno e médio porte nas atividades de exploração, desenvolvimento e produção.

Também defende incentivos ao desenvolvimento de campos maduros e acumulações marginais, bem como o aprofundamento da redução das alíquotas de royalties.

### Preocupação com questões ambientais

O secretário afirmou, ainda, que as questões ambientais representam o maior desafio para o desenvolvimento da pauta de exploração e produção. Ele disse que mantém reuniões periódicas com as equipes do Ministério do Meio Ambiente (MMA).

“Estamos fazendo essas reuniões, com o apoio da Casa Civil, para que a gente tenha um decreto da avaliação da área ambiental sedimentar (AAAS) e manifestações conjuntas. Temos preocupação de que tenhamos essa manutenção das rodadas. A gente sabe que, se não equacionarmos isso, é capaz de chegarmos no ano que vem sem nenhum bloco na oferta permanente”, disse.

Sobre o lançamento do Potencializa E&P, Pietro Mendes disse que o MME teve a preocupação de “manter acesa a chama” tanto do Programa de Revitalização da Atividade de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural em Áreas Terrestres (Reate) quanto do Programa de Revitalização e Incentivo à Produção de Campos Marítimos (Promar).

Em 2023, o MME tentou avançar com o programa via Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), mas não teve êxito. Por falta de consenso, sobretudo da ala ambiental do governo, a iniciativa não avançou.

“Chegamos a submeter ao CNPE essa resolução, mas como é que vai sair uma resolução no cenário de transição energética aumentando a produção de óleo e gás?”, questionou.

O ministério contou com o apoio da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) para a análise de dados e cenários da produção no Brasil e do papel dos combustíveis fósseis na transição energética.

“A EPE diz que não vai resolver a transição criando restrição à oferta de óleo e gás. E o Brasil pode se posicionar, sim, como um país líder da transição ao mesmo tempo que assegura a sua segurança energética com o desenvolvimento do setor”, pontuou.

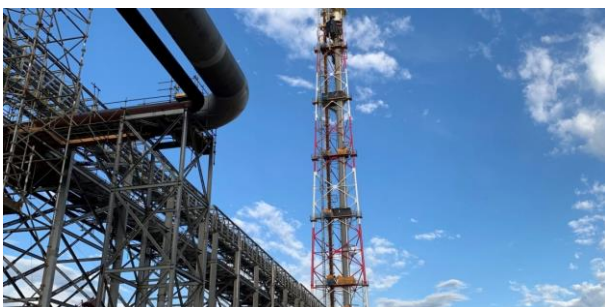
*Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política*

*Data: 23/09/2024*

## RESOLUÇÃO QUE LIBERA A PPSA PARA CONTRATAR ESCOAMENTO E PROCESSAMENTO DE GÁS NATURAL ENTRA EM VIGOR

Estatual também poderá vender gás natural diretamente ao mercado, bem como GLP e demais líquidos obtidos a partir do processamento do gás natural

*Por Fernando Caixeta*



*Instalações do Rota 3, sistema de escoamento de gás do pré-sal de campos operados pela Petrobras na Bacia de Santos (Foto: Agência Petrobras)*

BRASÍLIA – Entrou em vigor a resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) nº 11, de 26 de agosto de 2024, que permite à Pré-sal Petróleo S.A. (PPSA) acessar a infraestrutura de escoamento e processamento de gás natural no Brasil.. O despacho foi publicado na edição do

Diário Oficial da União (DOU) desta terça (10/9).



Pela nova regra, a estatal pode contratar essas estruturas e comercializar o gás natural, gás liquefeito de petróleo (GLP) e demais líquidos produzidos pelo processamento do gás no mercado nacional. É necessária a constatação da viabilidade técnica e econômica, na modalidade de venda direta.

Os custos com a contratação dos serviços serão tratados como gastos diretamente relacionados com a comercialização do gás natural da União, considerando os impactos no Fundo Social do Pré-sal. O objetivo é ampliar a cadeia de refino e petroquímica.

Na realização dos estudos, a PPSA deverá apresentar quais as condições necessárias para a viabilização técnica e econômica dos leilões de contrato de longo prazo, além de sugerir as condições de comercialização.

O prazo para a realização de estudos é de 180 dias, contados a partir desta terça. O relatório contendo as conclusões deverá ser submetido ao CNPE na primeira reunião após a conclusão.

A estratégia de vender diretamente o gás foi divulgada pela presidente interina da PPSA, Tabita Loureiro, durante o 6º Fórum Técnico da PPSA, no Rio de Janeiro, transmitido pela eixos. O objetivo é ampliar as opções de compradores, já que a venda até então está concentrada na Petrobras. Confira a apresentação abaixo:

A resolução aprovada pelo CNPE nesta terça também autorizou a PPSA a realizar estudos sobre a viabilidade técnica e econômica para a execução de leilão de contrato de longo prazo para refino de petróleo da União, com o apoio técnico da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e sob a coordenação do Ministério de Minas e Energia (MME).

O objetivo é licitar o óleo para unidades em território nacional e ampliar, assim, a cadeia de refino e petroquímica.

De acordo com o documento, a PPSA deverá apresentar, no estudo, quais as condições necessárias para a viabilização técnica e econômica dos leilões de contrato de longo prazo e sugerir as condições de comercialização.

### **Contrato com a Petrobras**

A PPSA informou que pretende assinar em breve, com a Petrobras, um contrato de adesão ao Sistema Integrado de escoamento (SIE) – composto por gasodutos de escoamento marítimos e terrestres que promovem a interligação das Rotas 1, 2 e 3.

Isso permitirá que a PPSA realize, na sequência, o 1º Leilão de Gás Natural da União, visando comercializar a produção da União de 2025.

A União dispõe de uma parcela de cerca de 150 mil m<sup>3</sup>/dia de gás natural em seis contratos. A PPSA estima, no entanto, que esse volume aumentará para cerca de 3 milhões de m<sup>3</sup>/dia.

*Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política*

*Data: 23/09/2024*



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **AGÊNCIA NACIONAL DAS ÁGUAS DECLARA SITUAÇÃO CRÍTICA DE ESCASSEZ HÍDRICA NO RIO TAPAJÓS, NO PARÁ**

Segundo órgão, o trânsito aquaviário na região pode ser prejudicado pelos baixos níveis de água

Por Bernardo Lima — Brasília

A Agência Nacional das Águas (ANA) aprovou nesta segunda-feira a proposta que declara situação crítica de escassez hídrica no trecho baixo do rio Tapajós, que fica entre Itaituba (PA) e Santarém (PA).

Esta foi a primeira vez que a agência usou a medida para reconhecer uma situação de escassez hídrica no rio Tapajós. A declaração tem validade até o dia 30 de novembro.

Segundo o órgão, estudos de institutos de climatologia mostram que entre outubro de 2023 e agosto de 2024 a região registrou chuvas abaixo da média, tendência que persiste no atual período de seca. O Brasil vive a pior seca já registrada no país, segundo o governo.

A ANA alega que os baixos níveis de chuva afetam especialmente o baixo trecho do Tapajós e o trânsito e navegação da população que mora na região e depende do trânsito aquaviário nos municípios paraenses de Itaituba e Santarém.

Na região, o transporte aquaviário desempenha um papel crucial à população.

“Além de possibilitar o escoamento de cargas, os rios são as principais vias de acesso para muitas comunidades amazônicas, permitindo o deslocamento para serviços essenciais como saúde e educação.”

Segundo a agência, a medida foi implementada para aumentar a “segurança hídrica da região e mitigar os impactos dos baixos níveis dos rios sobre os usos da água”. A ANA poderá ainda, se julgar necessário, alterar regras de uso da água e adotar novas medidas para mitigar os impactos da estiagem.

Por lei, a agência é obrigada a “declarar a situação crítica de escassez quantitativa ou qualitativa de recursos hídricos nos corpos hídricos que impacte o atendimento aos usos múltiplos localizados em rios de domínio da União, por prazo determinado, com base em estudos e dados de monitoramento”.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 23/09/2024

## A GENEROSIDADE DE OMETTO: DONO DA COSAN NUNCA GASTOU TANTO DINHEIRO COM ELEIÇÃO QUANTO NA DISPUTA DESTE ANO

Por Rennan Setti



Rubens Ometto — Foto: Divulgação

Maior doador eleitoral do país há quatro eleições consecutivas, Rubens Ometto está particularmente generoso este ano. O bilionário dono da Cosan bateu seu recorde em doações a candidatos, transferindo até agora mais de R\$ 12 milhões do próprio bolso para 119 candidaturas e diretórios partidários.

No último pleito, em 2022, o empresário havia doado R\$ 7,4 milhões — ou pouco mais de R\$ 8 milhões em valores corrigidos pela inflação. Em 2020, quando houve eleições municipais, como as de agora, Ometto doou “apenas” R\$ 3,5 milhões (corrigidos).

Até então, seu recorde anterior fora nas eleições presidenciais de 2018, quando distribuiu R\$ 7,5 milhões para as campanhas, ou R\$ 10,5 milhões em valores atualizados. Em 2016, sua participação foi tímida: doou o equivalente a R\$ 1 milhão em valores atualizados, figurando apenas na 18ª posição entre os maiores doadores do país naquele ano.

Aos 74 anos, Rubens Ometto tem fortuna estimada pela revista Forbes em R\$ 8,03 bilhões.

Este ano, o maior cheque de Ometto foi de R\$ 2 milhões e teve como destinatário Fuad Noman (PSD), que disputa a reeleição à prefeitura de Belo Horizonte. Segundo o último Datafolha, Noman está empatado com o bolsonarista Bruno Engler (PL) na segunda posição, ambos com 18% das intenções de voto; a disputa é liderada pelo apresentador de TV licenciado Mauro Tramonte (Republicanos), com 28%.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/09/2024*

## COM DESASTRES NATURAIS E INCÊNDIOS, GOVERNO GASTA R\$ 40,5 BI FORA DA META

Montante é considerado elevado e visto como uma brecha às regras fiscais por especialistas em contas públicas

*Por Thaís Barcellos — Brasília*



*Imagem aérea de incêndio de grandes proporções que atinge o Parque Nacional de Brasília, em setembro de 2024 — Foto: TV Globo / Reprodução*

Em meio às catástrofes ligadas às queimadas em todo país e às enchentes de maio no Rio Grande do Sul, o governo federal já gastou este ano R\$ 40,5 bilhões fora da meta zero das contas públicas. Contabilizando esse montante, a projeção de déficit este ano chega a R\$ 68,8 bilhões. Para fins de contabilidade da meta, a estimativa é deficitária em R\$ 28,3 bilhões, muito perto do limite inferior, de R\$ 28,8 bilhões.

Dos R\$ 40,5 bilhões, quase a totalidade do gasto está relacionada às medidas de enfrentamento das enchentes no Rio Grande do Sul (R\$ 38,6 bilhões). O crédito extraordinário para o combate aos incêndios soma R\$ 514 milhões.

Diante do montante elevado este ano, especialistas em contas públicas argumentam que os gastos fora da meta funcionam como mais uma brecha ao arcabouço fiscal, assim como a reformulação do auxílio gás.

Esses recursos foram excluídos do cálculo de resultado primário para avaliar se a meta foi cumprida ou não com aval do Congresso e do Judiciário, mas aumentam a dívida pública. Atualmente, a dívida bruta está em 78,5% do Produto Interno Bruto (PIB).

O secretário-executivo do Ministério do Planejamento, Gustavo Guimarães, disse que o governo está atento ao volume de gastos fora da meta, mas pondera que as enchentes e os incêndios ocorrem em proporções muito superiores ao esperado. Segundo ele, há preocupação para que isso tenha um espaço dentro do orçamento público, como ocorre com os gastos separados para ações da Defesa Civil.

--- A gente tem muito zelo e muita preocupação com as despesas que, ainda que justificáveis, ficam fora da meta. A gente não pode deixar o país pegar fogo, a economia ser atingida de forma muito forte, impactar a vida das pessoas.

Guimarães disse ainda que a equipe econômica está atenta para os impactos na dívida.

--- Estamos sempre atentos para o impacto na dívida. Ainda que a regra fiscal faça exceção, a gente continua mirando a sustentabilidade da dívida no médio e longo prazo.



No caso do Rio Grande do Sul, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, afirma que a equipe econômica fez um trabalho de coordenação das ações do governo para medir a necessidade do recurso e entregar a ajuda no tamanho que fosse necessário.

Além disso, segundo ele, foi privilegiado o auxílio direto às famílias e empresas, para destravar a economia e consequente efeito positivo nas finanças municipais e estadual.

— Todo o nosso trabalho foi de contenção, medição do que era necessário e entrega a posteriori dos créditos. Muitos em linhas de crédito reembolsáveis. Então a União volta a receber parte dos recursos. Não veria como problema (o gasto com crédito extraordinário), é algo que já está previsto no arcabouço.

Guimarães acrescentou que os créditos foram editados como motivações específicas. Então, se sobram recursos em determinada iniciativa, não podem ser repassados para outro fim.

— Não estamos repassando recurso livre, vinculamos bastante. O que não é utilizado dessas medidas pode ser reincorporado, não vira um orçamento, por ser medida de crédito extraordinário.

### **Crescimento**

Apresentação do Ministério do Planejamento, divulgada nesta segunda-feira, mostra que houve aumento de R\$ 11,7 bilhões em créditos extraordinários não computados na meta entre o terceiro e o quarto bimestre do ano.

Nesse montante, estão incluídas elevação de R\$ 3,6 bilhões em despesas obrigatórias com controle de fluxo, R\$ 3,0 bilhões com subsídios, subvenções e Proagro e R\$ 2,8 bilhões com benefícios previdenciários. Também estão considerados aumentos de R\$ 700 milhões em pessoal e encargos, R\$ 700 milhões em apoio financeiro a Estados e municípios e R\$ 800 milhões de sentenças judiciais de Outros Custeios de Capital.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/09/2024*

## **PREVISÃO DE ECONOMIA COM REVISÃO DE GASTOS DO INSS EM 2024 CAI R\$ 2,2 BI, PARA R\$ 6,8 BI**

A redução da economia se deve, principalmente, à iniciativa ligada ao Atestmed

*Por Thaís Barcellos — Brasília*

A previsão de economia com a revisão de benefícios previdenciários este ano caiu R\$ 2,2 bilhões, principalmente devido à reavaliação do andamento da concessão de auxílio-doença por meio do Atestmed (análise documental). No total, o governo esperava poupar R\$ 9 bilhões com auxílios pagos pelo INSS em 2024. Agora, são R\$ 6,8 bilhões.

Há ainda uma expectativa de economizar cerca de R\$ 1 bilhão com o Proagro, espécie de seguro rural bancado pelo Tesouro Nacional.

No caso do Atestmed, a economia passou de R\$ 5,6 bilhões para R\$ 3,7 bilhões. Segundo o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, “a leve redução” na estimativa de economia com o Atestmed ocorreu porque o Ministério da Previdência ainda não conseguiu fazer todos os investimentos necessários no sistema, o que pode ser resultado do congelamento de gastos nos ministérios para cumprir as regras fiscais.

— O Atestmed tem se revelado um grande sucesso. O resultado parcial vem mostrando que o cenário com o Atestmed é significativamente mais eficiente do que o anterior. A estimativa de economia foi levemente reduzida, porque todo o investimento que a previdência deveria fazer no sistema não foi completado — disse Durigan.

O secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas do Planejamento, Sérgio Firpo, explicou que, na previdência, ainda houve um ajuste na economia prevista com os benefícios do INSS devido à decisão de iniciar a revisão somente dos benefícios por incapacidade temporária e não mais aqueles permanentes. Isso reduz a economia em R\$ 300 milhões.

Durigan disse que a revisão dos benefícios temporários tem tido resultado acima do esperado. Inicialmente, a revisão se concentra em 800 mil auxílios. A média de cessação é de 55%, acima do esperado, conforme o secretário-executivo da Fazenda.

— Mas, por prudência, estamos mantendo a previsão de economia — disse, sobre o número de R\$ 2,9 bilhões.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/09/2024*

### **PETROBRAS PODERÁ ESTUDAR POTENCIAL DE EXPLORAR PETRÓLEO NO OCEANO ÍNDICO, DIZ SILVEIRA**

Ministro de Minas e Energia comentou cooperação entre Brasil e Índia dias após visita recente ao Brasil do ministro de Petróleo indiano, Hardeep Puri

*Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro*



*Ministro de Petróleo e Gás Natural da Índia, Hardeep S Puri, se reúne com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira — Foto: Agência Gov/MME*

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nesta segunda-feira que o Brasil vai cooperar com a Índia para auxiliar o gigante asiático a explorar petróleo e gás. Segundo Silveira, a Petrobras poderá estudar o potencial de reservas off-shore no Oceano Índico.

Uma das economias que crescem mais rapidamente no mundo, a Índia é terceiro maior importador de “energia e petróleo” do mundo, segundo o site da Invest India, agência de promoção de investimento do governo indiano – apenas de gás natural liquefeito (GNL), o país é o quarto maior importador do mundo.

Na sexta-feira, dia 20, o ministro brasileiro se reuniu com ministro de Petróleo da Índia, Hardeep Puri. No sábado, os dois países publicaram uma declaração conjunta, segundo a qual “reafirmaram seu compromisso de identificar a possibilidade de novos mecanismos para aumentar a presença de empresas indianas no país, inclusive por meio de novas oportunidades de investimento em ativos de produção”.

No documento, os países também “reconheceram as complementaridades no setor comercial, se comprometeram a identificar formas de expandir o comércio entre os dois países, inclusive por meio de mecanismos inovadores”.

— A Petrobras tem expertise e estuda a possibilidade de estar com eles (Índia) nesse desafio de conhecer essa fronteira no Oceano Índico — afirmou Silveira, que participa nesta segunda-feira do ROG.e (antiga Rio Oil & Gas), um dos principais eventos de energia do país, organizado pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), que acontece esta semana no Rio.

### **Francesa Total quer mais parcerias com Petrobras no Atlântico**

Patrick Pouyanné, CEO global da Total Energies, disse que a companhia francesa de energia está aberta a fazer novas parcerias com a Petrobras em oportunidades de exploração e produção de petróleo e gás no Atlântico. Em palestra no ROG.e, o executivo citou projetos no Suriname, Namíbia e África do Sul.

— Estamos interessados em explorar no Atlântico. Temos um projeto no Suriname, com mais de dois mil barris por dia. E a Petrobras pode bater na porta da Total. Em Angola, temos parceria com a Petrobras. Estamos também na Namíbia, que é uma nova fronteira.

Pouyanné mencionou ainda a África do Sul:

— Se a Petrobras quiser entrar conosco nessa empreitada internacional, será muito bem-vinda.

Questionado sobre os desafios do setor no Brasil, Pouyanné ressaltou que o país, além de manter o foco no setor de petróleo, precisa continuar desenvolvendo o segmento de energias renováveis.

— Há consistência para ir mais longe. Temos que manter um horizonte de longo prazo, e o governo precisa garantir a estabilidade do marco legal.

A Total tem no Brasil 11 licenças de petróleo e gás. Entre os principais ativos, estão o Campo de Lapa, Mero, Sépia, Atapu e a área de Iara, todos localizados na Bacia de Santos em parceria com a Petrobras. A empresa também em energia renovável.

### **Leilões de petróleo seguirão calendário**

Silveira afirmou também que o Brasil vai seguir com o calendário de leilões de petróleo.

— Enquanto houver demanda por petróleo e gás, o Brasil vai continuar nesse mercado. Quem acredita nessa demanda deve se planejar para investir no Brasil. O país está em uma posição privilegiada na geopolítica.

Ele também destacou as mudanças recentes no mercado de gás, que tendem a aumentar a oferta no país e reduzir os preços. Lembrou da medida provisória que prevê queda nos custos de afretamento de plataformas e gerar mais encomendas no setor naval.

— Não vamos perder a oportunidade de gerar mais empregos — disse ele, destacando projetos como a Rota 3, no pré-sal, o gasoduto em Sergipe e o aumento da importação de gás de Vaca Muerta, na Argentina.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 23/09/2024*

## **'O BRASIL ESTÁ LIDERANDO O CAMINHO PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA', DIZ SECRETÁRIO-GERAL DA OPEP**

Haithmam Al-Ghais, que fala português, disse que bloco de países exportadores de petróleo quer ampliar interação com o Brasil

*Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro*



*Haithmam Al-Ghais, secretário-geral da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) — Foto: Aaron M. Sprecher/Bloomberg*

Haithmam Al-Ghais, secretário-geral da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), que reúne os principais produtores do mundo, disse que o Brasil está liderando o caminho da transição energética. Al-Ghais afirmou que está ansioso para aumentar a interação com o Brasil.

No ano passado, o Brasil anunciou que vai participar da Organização dos Países Produtores de Petróleo Plus (Opep+), que reúne grandes produtores de petróleo e seus aliados, a fim de influenciar nas discussões sobre a transição energética.

— Estamos ansiosos para trabalhar com o Brasil nos próximos anos. Nós, na Opep, valorizamos a colaboração em todos os níveis com o Brasil. Amanhã (terça-feira), vamos lançar nosso Outlook



(com previsões do setor). Queremos oferecer o apoio completo da Opep ao Brasil. O Brasil está liderando o caminho para a transição energética. Precisamos de todas as vozes à mesa, e não apenas de algumas — disse Al-Ghais.

Ele também destacou a importância do Brasil no cenário energético mundial, lembrando que atualmente as fontes renováveis respondem pela maior parte da energia elétrica:

— Para o Brasil, é possível ser um líder em energia renovável, produzir petróleo e gás, e também permitir o desenvolvimento tecnológico. O país está na vanguarda das novas tecnologias. Os países membros da Opep também estão investindo em energias renováveis e em petróleo para atender à demanda. Os países (da Opep) também trabalham para melhorar a eficiência, reduzir as emissões e mobilizar tecnologias mais limpas, como armazenamento e captura de carbono, hidrogênio, entre outras.

O secretário-geral da Opep participa da abertura do ROG.e (antiga Rio Oil & Gas), um dos principais eventos de energia do país, organizado pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), que acontece esta semana no Centro do Rio de Janeiro.

Al-Ghais é do Kwait e está no cargo desde agosto de 2022. O executivo tem 30 anos de carreira em empresas de petróleo e gás e também trabalhou no Ministério de Assuntos Estrangeiros do Kwait. Ele fala português porque morou no Brasil com a família, já que seu pai também foi diplomata do país árabe.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 23/09/2024*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### OPPORTUNITY VENDE PARTICIPAÇÃO NA SANTOS BRASIL PARA GIGANTE DA LOGÍSTICA POR R\$ 6 BILHÕES

A Santos Brasil opera o Tecon Santos, o maior terminal de contêineres do Brasil e um dos maiores da América Latina, e responde atualmente por cerca de 17% da movimentação de contêineres no Brasil.

*Por Beatriz Bulla*

A gestora de investimentos Opportunity vendeu sua participação de aproximadamente 48% da Santos Brasil para a CMA CGM, empresa global de transporte e logística. O anúncio foi feito na noite deste domingo. O valor global da operação, segundo o fato relevante divulgado pela Santos Brasil, será de cerca de R\$ 6,3 bilhões.

A operação considerou o valor de R\$ 15,30 por ação, o que levou à cifra de R\$ 6,33 bilhões. O valor final da compra, no entanto, depende de ajustes até a data do fechamento da operação, conforme previstos em contrato.



*Opportunity vende participação na Santos Brasil para CMA CGM Foto: Porto de Santos/Divulgação*

A Santos Brasil opera o Tecon Santos, o maior terminal de contêineres do Brasil e um dos maiores da América Latina, e responde atualmente por cerca de 17% da movimentação de contêineres no Brasil. A empresa é listada no Novo Mercado da B3.

“Com a sua atuação global, a CMA CGM trará um potencial de

geração de valor complementar ao momento da Santos Brasil. A CMA CGM assegura a sua confiança no país e o compromisso em continuar a trajetória de sucesso que o Opportunity e a Santos Brasil traçaram em conjunto. Ao concluir mais um ciclo de investimento, o Opportunity permanece confiante nas oportunidades existentes no Brasil, sobretudo no setor de infraestrutura e continuará com o seu objetivo de crescer e contribuir para o desenvolvimento do país”, informou o Opportunity por meio de nota.

Ainda segundo o fato relevante divulgado neste domingo, 22, o preço por ação será integralmente pago à vista no fechamento da operação, que depende também de aprovações do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e de autoridades portuárias competentes.

O Opportunity investiu na Santos Brasil em 1997. Até hoje, segundo a gestora de investimentos, a Santos Brasil investiu mais de R\$9 bilhões para aumentar sua capacidade logística e portuária, “dos quais R\$5,9 bilhões foram investidos na modernização e ampliação do Tecon Santos, expandindo a área do terminal dos 366mil m<sup>2</sup> em 1997 para os 620 mil m<sup>2</sup> de hoje, um cais que passou de 510 metros para 1.510 metros e uma capacidade de 200 mil TEUs em 1997 para mais de 2 milhões de TEUs”, diz o comunicado do Opportunity.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 23/09/2024**

## FAZENDA DIZ QUE HÁ INCÔMODO NA EQUIPE ECONÔMICA COM CRÍTICAS À POLÍTICA FISCAL E NEGA ‘CRIATIVIDADE’

Segundo secretário-executivo da pasta, Dario Durigan, há ‘alguma irracionalidade’ na repercussão dos números apresentados

**Por Alvaro Gribel e Bianca Lima**

BRASÍLIA - O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, afirmou nesta segunda-feira, 23, que há “incômodo” na equipe econômica em relação às críticas de “contabilidade criativa” que são feitas por analistas à condução da política fiscal do governo. Segundo Durigan, o resultado das contas públicas este ano está surpreendendo as expectativas, e por isso, há “alguma irracionalidade” na repercussão dos números.

“Temos o equilíbrio fiscal como fundamento da política econômica. Por isso, temos feito esforço maior para ajustar as contas do País e cumprir as metas. Há um incômodo quando a gente percebe alguma irracionalidade da repercussão. O fato é que o fiscal se recuperou e tem superado as expectativas”, disse o secretário, afirmando que o ajuste fiscal está sendo feito “sem nenhum tipo de criatividade ou artifício”.



***‘Há um incômodo quando a gente percebe alguma irracionalidade da repercussão e dos números que se apresenta’, afirma Durigan. Foto: Marcello Chello/Estadão***

A equipe econômica detalhou nesta segunda-feira os dados do relatório de receitas e despesas relativo ao quarto bimestre, que havia sido divulgado na última sexta. Na ocasião, o governo surpreendeu os analistas e reduziu em R\$ 1,7 bilhão o congelamento de recursos no Orçamento deste ano. Com isso, o total congelado passou de R\$ 15 bilhões para R\$ 13,3 bilhões, gerando críticas por parte de economistas, que falaram, inclusive, em “matemática fiscal”.

A liberação de R\$ 1,7 bilhão é resultado de duas ações concomitantes do governo: o aumento do bloqueio em R\$ 2,1 bilhões, para fazer frente ao crescimento de despesas obrigatórias; combinada com a reversão total do contingenciamento de R\$ 3,8 bilhões, devido ao crescimento na projeção de receitas (entenda a diferença entre os termos abaixo).



O anúncio de sexta-feira, segundo os analistas, também evidenciou que o governo segue perseguindo o piso da meta fiscal (que permite um déficit de até R\$ 28,8 bilhões), e não o centro (que seria um déficit zero). A equipe econômica alega, porém, que as leis fiscais impedem que o governo contingencie recursos do Orçamento quando há sinais de que ao menos o piso da meta será alcançado.

Essa interpretação, porém, também já levantou questionamentos. “Este entendimento de que o governo não pode contingenciar se tiver cumprindo o limite inferior da banda de resultado primário não parece ser compartilhado pelo TCU (Tribunal de Contas da União), senão não caberia o alerta sobre os riscos da estratégia de buscar o limite inferior da banda pela Corte”, afirma Jeferson Bittencourt, head de macroeconomia do ASA e ex-secretário do Tesouro Nacional.

O TCU já fez dois alertas sobre o fato de o governo mirar o limite inferior da meta como referência para as medidas orçamentárias: um no fim de agosto e outro na semana passada.

Para o economista-chefe da Warren Investimentos, Felipe Salto, que é ex-secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, a leitura das leis fiscais, de fato, permite essa interpretação. Ele alega, contudo, que a decisão não é prudente dentro de um cenário de déficit ainda elevado.

“O problema não é da letra da lei. Elas, de fato, permitem a interpretação que levou a descontingenciar R\$ 3,8 bilhões e bloquear R\$ 2,1 bilhões, mesmo na base de uma série de receitas incertas. Ocorre que não é prudente nem recomendável que se liberem gastos discricionários ou de outra natureza em um contexto de déficit ainda elevado projetado pelo próprio governo”, disse. E ponderou: “Ou é meta zero ou não é”.

Para Bittencourt, o relatório bimestral “não trouxe conforto para a percepção do mercado sobre a situação fiscal”, mesmo se aproximando do cumprimento formal da meta e com a revisão para baixo de algumas receitas extraordinárias e para cima de parte das despesas, como as da Previdência. “A percepção é que as receitas novas, que foram introduzidas neste bimestral, são não recorrentes como as que foram ajustadas”, diz.

### **Qual a diferença entre bloqueio e contingenciamento?**

No contingenciamento, o governo congela despesas quando há frustração de receitas, a fim de cumprir a meta fiscal (saldo entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida). Para este ano e para 2025, a meta é de zerar o déficit das contas públicas.

Como a meta tem uma banda (intervalo de tolerância) de 0,25 ponto porcentual do PIB para cima e para baixo, o governo cumpre a meta desde que não extrapole o piso da banda – ou seja, um déficit de R\$ 28,8 bilhões.

Já o bloqueio é realizado para cumprir o limite de despesas do arcabouço fiscal. Assim, quando há aumento de gastos obrigatórios (como aposentarias, por exemplo), o governo bloqueia despesas não obrigatórias (como custeio e investimentos) para compensar.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/09/2024*

### **BETS: ALCKMIN DEVE DISCUTIR PLEITOS DA INDÚSTRIA E DO VAREJO COM DEMAIS MINISTÉRIOS NESTA SEMANA**

Entidades pedem regulamentação de publicidade e patrocínios e o fim imediato do pagamento de apostas via cartão de crédito

*Por Talita Nascimento (Broadcast)*

O presidente em exercício Geraldo Alckmin deve encaminhar os pleitos apresentados por associações da indústria e do varejo a respeito das empresas de apostas online ainda esta semana aos demais ministérios ligados ao assunto, tais como Fazenda, Saúde, Comunicações e Justiça.

Alckmin, que é vice-presidente e também ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), se reuniu com representantes da indústria e do comércio na sede do BNDES em São Paulo, no início da tarde e, segundo os presentes, se comprometeu a levar o tema aos demais ministros.



*Alckmin se reuniu com representantes da indústria e do comércio na sede do BNDES em São Paulo para tratar sobre as bets. Foto: Werther Santana/Estadão*

O presidente do Instituto para o Desenvolvimento do Varejo, Jorge Gonçalves, disse que o grupo “Proposta para a Nação”, que tem em sua formação as 15 entidades que assinaram o manifesto pela regulamentação de publicidade e patrocínios das empresas de aposta online, bem como pelo impedimento de forma imediata do uso do cartão de crédito para pagamento das apostas, levou esses temas a Alckmin, que se mostrou interessado e demonstrou que os pontos trazidos eram “coerentes”.

Como revelou o Estadão revelou que no segundo semestre de 2023, a equipe econômica propôs a criação de um grupo interministerial para tratar de apostas esportivas, mas a proposta não saiu do papel. O Ministério da Fazenda informou, em nota, que o grupo está “em construção”.

Um dos temas debatidos por representantes da indústria e do comércio com Alckmin foi a tributação dessas empresas. “Consideramos até injusta uma tributação de 12%, enquanto nós pagamos de 30%, 40%. Destacamos que, se é uma questão de vícios semelhantes a cigarro ou bebida, deveria se ter uma tributação equivalente. Ele achou que tem coerência”, afirmou Gonçalves.

A lei aprovada prevê para as empresas de apostas online uma tributação de 12% sobre a receita bruta dos jogos, subtraídos os prêmios pagos aos apostadores – o chamado GGR (gross gaming revenue, na sigla em inglês).

A regulação da publicidade também foi um tema relevante. No final de julho, a Fazenda publicou uma portaria com regras para evitar e punir a publicidade abusiva e exigir que as bets realizem ações de enfrentamento aos transtornos do vício, prevendo, inclusive, a suspensão de jogadores com “alto risco de dependência”.

Não há, porém, critérios específicos para essa classificação, a qual ficaria a cargo de cada empresa – “desde que atenda aos requisitos mínimos definidos na portaria”, frisa a pasta.

Como mostrou o Estadão, existe hoje uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) em fase de recolhimento de assinaturas, que iguala as apostas esportivas a bebida alcoólica, tabaco, agrotóxico e medicamento, e impõe restrições legais à propaganda comercial do setor, com a exigência de alerta aos malefícios.

As associações, porém, acreditam que esse é um caminho muito longo diante da rapidez com que as bets crescem no País. “Tem que ser já, tem que ter uma medida provisória, tem que ter alguma coisa que de imediato já faça uma contenção”, afirma Gonçalves.

### **Cartão de crédito**

Da mesma forma, o grupo pede o fim imediato do pagamento de apostas via cartão de crédito ou meios semelhantes. Com a nova regulamentação do mercado de bets, o uso de cartão de crédito para pagamentos de apostas estará proibido, mas só a partir de janeiro de 2025.

O gerente de desenvolvimento e inteligência competitiva da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit), Oliver Tan Oh, também presente na reunião, disse que é preciso que o governo se adiante e não encerre apenas os pagamentos via cartão de crédito, mas também bloqueie outros tipos meios de pagamento que terminem por endividar os consumidores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 23/09/2024

### HADDAD: INVESTIDORES ESTRANGEIROS QUEREM SABER QUANDO RETOMAREMOS O SELO DE BOM PAGADOR

Após reuniões com investidores, ministro afirmou que todos questionam quando o Brasil vai retomar o grau de investimento, perdido em 2015

Por Aline Bronzati (Broadcast)

NOVA YORK - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que os investidores estrangeiros cobram do Brasil a retomada do grau de investimento, perdido em 2015. Para ele, o País deve avançar mais um degrau em uma ou duas agências no próximo ano, ficando mais próximo de recuperar o selo.

“Eles perguntaram do grau de investimento”, disse ele, a jornalistas, ao deixar uma mesa redonda com investidores estrangeiros e executivos, nesta segunda-feira, 23.

Estavam presentes representantes de gestoras Claire Group, General Atlantic, LAIG Investments, Hall Capital Partners, Macquarie Asset Management, Valor Capital Group, Citigroup, entre outras. E também de empresas como Exxon Mobil, Google, Amazon, JBS, além de fundos da Arábia Saudita e do Japão.

Pela manhã, o ministro se reuniu com as agências S&P e Moody's. Amanhã, será a vez da Fitch. Os encontros foram solicitados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, interessado no cronograma para o País reaver o selo de bom pagador. “É desafiador. Mas nós vamos trabalhar”, disse o ministro da Fazenda, mais cedo, sobre a possibilidade de o País recuperar o grau de investimento ainda no governo Lula.



*Haddad afirmou que Lula também deseja previsão para País retomar o grau de investimento Foto: Diogo Zacarias / Ministério da Fazenda*

De acordo com Haddad, outro ponto muito comentado pelos investidores estrangeiros esteve relacionado à importância da diversificação geográfica em meio ao contexto geopolítico atual.

“A geopolítica está complexa. O que mais se falou aqui foi de diversificação geográfica”, disse. Segundo ele, um investidor citou o Brasil como uma das “melhores cestas” para se investir

neste momento.

A conversa foi organizada pelo Instituto Milken, um think tank sem fins lucrativos e apartidário.

#### **Investimento verde é um processo, a geopolítica está complexa**

Ao deixar a mesa redonda com investidores estrangeiros e empresários, Haddad afirmou também que o investimento verde está no começo, mas é um processo. “O Brasil está muito na fronteira desse assunto.”

Segundo ele, todo mundo está olhando para a agenda sustentável e ambiental por diversas razões, sendo uma delas a “complexa geopolítica” no mundo.

Na conversa com investidores, Haddad apresentou um balanço do plano de transformação ecológica do Brasil. O ministro citou uma série de ações em andamento e também futuras como, por exemplo, a regulamentação do mercado de crédito de carbono, o EcoInvest, um programa de hedge cambial para projetos sustentáveis de longo prazo, que deve ser concluído até o fim de outubro e eólicas no mar, cujo potencial é destravar ao menos R\$ 20 bilhões apenas com investimentos em desenvolvimento de projetos.

Dentre as principais dúvidas da agenda ambiental, o ministro comentou que as queimadas não foram mencionadas, mas que os investidores estavam interessados em saber sobre o processo de recuperação do Rio Grande do Sul, devastado por enchentes neste ano. Perguntaram ainda o quanto do plano de transformação ecológica do Brasil envolve Parcerias Público-Privadas (PPPs).

“As PPPs estão em praticamente todos os projetos. Não há investimentos públicos puros nesse plano”, disse Haddad.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/09/2024*

## SE ‘DINHEIRO ESQUECIDO’ NÃO PUDE COMPENSAR A DESONERAÇÃO, VOLTAREMOS AO STF, DIZ Nº 2 DA FAZENDA

Durigan diz que equipe econômica não vai abrir mão de contabilizar na meta fiscal os R\$ 8,6 bilhões esquecidos em bancos por pessoas físicas e empresas, como prevê lei já sancionada; BC é contra  
*Por Bianca Lima e Alvaro Gribel*

BRASÍLIA - O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, afirmou nesta segunda-feira, 23, que a equipe econômica não abre mão da “compensação integral” da desoneração da folha de empresas e municípios e sinalizou que o governo voltará ao Supremo Tribunal Federal (STF) caso os valores esquecidos em contas bancárias não sejam considerados uma contrapartida válida.

“Se isso não for entendido como compensação válida, é preciso voltar ao Supremo e dizer que ficou faltando uma parte. Simples assim. A gente nunca vai abrir mão da compensação da desoneração. Não vamos compensar R\$ 8 bilhões a menos”, afirmou o número 2 da Fazenda durante a apresentação do último relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas do governo. Ele não detalhou, porém, se, neste caso, o governo enviaria uma nova medida ao Congresso e que medida seria essa.



**O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan Foto: Washington Costa**

Trata-se de um novo capítulo do embate entre Ministério da Fazenda e Banco Central (BC) em torno da forma de se contabilizar esse dinheiro esquecido em instituições financeiras, o qual totaliza R\$ 8,6 bilhões, segundo o Sistema de Valores a Receber (SVR) do Banco Central.

Em nota técnica enviada a parlamentares na semana passada, o BC afirmou que a incorporação dessas cifras no resultado primário — saldo entre receitas e despesas, sem considerar os juros da dívida pública — estava “em claro desacordo com sua metodologia estatística, indo de encontro às orientações do TCU (Tribunal de Contas da União) e ao entendimento recente do STF sobre a matéria.”

O texto aprovado pelo Congresso e sancionado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no entanto, prevê que mesmo não computada como receita primária pelo Banco Central, a cifra será considerada pelo Tesouro para fins de cumprimento da meta fiscal do governo. Ou seja: abriu-se uma divergência entre a autoridade monetária e a Fazenda, que, na realidade, não é de hoje.

Como mostrou o Estadão, no acumulado em 12 meses até julho, o rombo fiscal calculado pelo BC é R\$ 39,7 bilhões superior ao verificado pela Fazenda. Em valores corrigidos pela inflação, essa discrepância chega a R\$ 41,1 bilhões — a maior da história.

“Não queremos usar artifício nenhum. Estamos querendo respeitar a decisão do Congresso e fazer uma harmonização de entendimento técnico”, afirmou Durigan, frisando que a incorporação desses valores esquecidos foi uma sugestão do Senado Federal, e não da equipe econômica.



“Os recursos esquecidos não foram uma opção do governo. Nós queríamos ter compensado a desoneração da folha com corte de benefício de PIS/Cofins, cuja medida provisória foi parcialmente devolvida pelo Congresso”, disse, tentando colocar o governo a uma distância segura da medida, que vem sendo chamada de confisco pela oposição nas redes sociais.

O secretário confirmou que a equipe econômica terá de fazer ajustes no texto sancionado por Lula devido a um problema na redação, o qual pode fazer com que o governo não consiga acessar os R\$ 8,6 bilhões. Como noticiou o Estadão, há várias alternativas legislativas na mesa: decreto, medida provisória (MP) e projeto de lei. Isso está sendo alinhado dentro da pasta e a proposta será enviada em breve ao Congresso.

### O que é a desoneração da folha

A desoneração da folha de pagamentos foi instituída em 2011 para setores intensivos em mão de obra. Juntos, eles incluem milhares de empresas que empregam 9 milhões de pessoas. A medida substitui a contribuição previdenciária patronal de 20% incidente sobre a folha de salários por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Ela resulta, na prática, em redução da carga tributária da contribuição previdenciária devida pelas empresas.

Por decisão do Congresso, em votações expressivas, a política de desoneração foi prorrogada até 2027, mas acabou suspensa por uma decisão liminar do STF em ação movida pelo governo federal. A alegação é que o Congresso não previu uma fonte de receitas para bancar o programa e não estimou o impacto nas contas públicas.

O Legislativo, porém, argumenta que medidas foram aprovadas para aumentar as receitas da União e que a estimativa de impacto estava descrita na proposta aprovada. O ministro da Fazenda anunciou, então, um acordo para manter a desoneração em 2024 e negociar uma cobrança gradual a partir do próximo ano.

O cerne da discussão passou a girar em torno das compensações da desoneração da folha de pagamentos. Ela vale para 17 setores da economia. Confira abaixo quais são:

- confecção e vestuário
- calçados
- construção civil
- call center
- comunicação
- empresas de construção e obras de infraestrutura
- couro
- fabricação de veículos e carroçarias
- máquinas e equipamentos
- proteína animal
- têxtil
- TI (tecnologia da informação)
- TIC (tecnologia de comunicação)
- projeto de circuitos integrados
- transporte metroferroviário de passageiros
- transporte rodoviário coletivo
- transporte rodoviário de cargas

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/09/2024*

**O QUE É O 'IBGE PARALELO' CRIADO POR POCHMANN E POR QUE PREOCUPA OS SERVIDORES DO ÓRGÃO; ENTENDA**

Criação da Fundação IBGE+, com aval para captar recursos para financiar pesquisas, abriu embate entre servidores e Marcio Pochmann, presidente do IBGE; funcionários convocaram ato para quinta-feira, 26

*Por Daniela Amorim (Broadcast) e Luiz Guilherme Gerbelli*

RIO E SÃO PAULO - Nas últimas semanas, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) passou a enfrentar uma crise interna entre os seus servidores e o presidente do órgão, Marcio Pochmann. Um ato dos trabalhadores está previsto para esta quinta-feira, 26, na frente da sede do órgão, no Rio de Janeiro.

Um dos pontos de embate tem a ver com o surgimento da Fundação IBGE+, uma entidade de direito privado criada em julho deste ano no Rio de Janeiro, que poderá captar recursos para financiar as pesquisas do instituto, por exemplo. Citando um “risco institucional”, os servidores alegam que não houve uma comunicação sobre a criação da fundação e que há um desconhecimento em relação ao papel que ela vai desempenhar.

“De fato, a situação do IBGE merece atenção da sociedade civil brasileira, pois o Instituto, basilar para o planejamento de políticas públicas, enfrenta considerável risco institucional, em especial em relação à constituição de uma fundação de direito privado e uma possível reforma de seu estatuto”, disse o sindicato nacional dos servidores do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Assibge-SN, em comunicado divulgado no domingo, 22.

O sindicato alerta ainda que a criação da fundação só foi divulgada em setembro e que o estatuto da nova fundação permite contratação de funcionários pela CLT, além da obtenção de financiamento por contratos, convênios, acordos de parcerias e outros instrumentos congêneres celebrados com o poder público e com a iniciativa privada.

Na manhã desta segunda-feira, 23, por meio de comunicado, Pochmann ressaltou que a restrição orçamentária levou a criação do IBGE+, chamado no mercado do “IBGE paralelo”, e afirmou que a fundação recebeu o aval do Ministério do Planejamento, pasta ao qual o IBGE é subordinado.

“O Ministério do Planejamento e Orçamento aprovou a constituição legal da nova fundação pública de direito privado, e o IBGE passou a contar com a Fundação IBGE+”, afirmou Pochmann. “Recentemente foi apresentado para o Conselho Diretor do IBGE o Estatuto da Fundação IBGE+, bem como a estrutura do seu Conselho Fiscal e Conselho Curador, esse último com previsão de processo de votação interna para um(a) representante dos servidores da instituição.”

O comunicado também destaca que o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) reconheceu o IBGE como Instituição de Ciência e Tecnologia, o que abre caminho para a captação de recursos.



***Pochmann abriu crise com servidores ao criar a Fundação IBGE + Foto: Nilton Fukuda/Estadão***

No Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2025, o valor destinado para o IBGE é de R\$ 2,9 bilhões. O sindicato defende o diálogo para sair da crise interna.

Além da criação da Fundação IBGE+, os servidores reclamam de outras medidas, como alteração no regime de trabalho, de remoto para híbrido, e mudanças no local de trabalho e no estatuto.

“Em 2024, diante de um cenário austero nos limites orçamentários para todos os órgãos públicos, essa gestão focou na necessidade de rever suas despesas de infraestrutura, centrando atenção nos gastos com aluguéis, que alcançam um porcentual elevado da execução orçamentária anual”, escreveu Pochmann.



“Por fim, mas não menos importante, o destaque das frequentes reuniões democráticas com o sindicato nacional do IBGE que foram realizadas em pouco mais de 13 meses de gestão, cujo apoio inegável da atual gestão do Instituto às reivindicações históricas dos funcionários e representadas pelo sindicato permitiu alcançar, por exemplo, a recuperação dos salários dos servidores permanentes e temporários”, acrescentou o presidente do IBGE.

Nos últimos anos, são várias as crises envolvendo o orçamento do IBGE. Em junho deste ano, Pochmann já havia sinalizado que a restrição de recursos colocava em risco realização de pesquisas. No governo Jair Bolsonaro, o Censo só foi realizado em 2022. A pesquisa deveria ter sido feita em 2020, mas foi adiada para 2021. Mas voltou a ser suspensa no ano seguinte por falta de recursos.

### Carta

O descontentamento provocado por mudanças adotadas por Pochmann motivou duas cartas abertas assinadas por coordenadores e gerentes e enviadas para o Conselho Diretor do órgão. As cartas, emitidas entre o fim de agosto e início de setembro, incluem assinaturas de responsáveis pelas pesquisas que apuram os principais indicadores econômicos do País.

As cartas foram assinadas por integrantes das diretorias de Pesquisas (DPE) e de Geociências (DGC). Entre as contrariedades destacadas pelos gestores da DGC, estão a alteração do Estatuto do IBGE e a criação da Fundação IBGE+.

- Rebeca Palis, responsável pelas Contas Nacionais, que calcula o Produto Interno Bruto (PIB) do País;
- Adriana Beringuy, responsável pela divulgação da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua), que apura a taxa de desemprego;
- André Macedo, responsável pela Pesquisa Industrial Mensal, sobre a produção industrial;
- Cristiano Santos, responsável pela Pesquisa Mensal de Comércio, com dados das vendas no varejo; e
- Rodrigo Lobo, responsável pela Pesquisa Mensal de Serviços, que apura o volume de serviços prestados no País.

Nas cartas, coordenadores e gerentes reclamam da falta de comunicação e pedem a melhoria do ambiente institucional.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/09/2024*

## GOVERNO REDUZ PREVISÃO DE ECONOMIA COM REVISÃO DE GASTOS DA PREVIDÊNCIA DE R\$ 9 BI PARA R\$ 6,8 BI

De acordo com Sérgio Firpo, correção na estimativa se deu pela redução na economia com Atestmed de R\$ 5,6 bi para R\$ 3,7 bi e por mudança nas reavaliações de benefícios

*Por Giordanna Neves (Broadcast), Amanda Pupo (Broadcast) e Célia Froufe (Broadcast)*

BRASÍLIA - O secretário de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas e Assuntos Econômicos do Ministério do Planejamento, Sérgio Firpo, afirmou nesta segunda-feira, 23, que a economia esperada este ano com ações de revisão de gastos na Previdência foi reduzida de R\$ 9,05 bilhões para R\$ 6,8 bilhões.

De acordo com Firpo, essa correção na estimativa se deu pela redução na economia com Atestmed - de R\$ 5,6 bilhões para R\$ 3,7 bilhões - e pela mudança nas reavaliações de benefícios. O Atestmed é o programa que substitui a perícia médica presencial pela análise documental eletrônica em casos de benefícios de curta duração, de até 180 dias.

Firpo disse que essa frustração não deve, no entanto, impactar a agenda de economia de gastos de 2025 - que estima uma redução de R\$ 25,9 bilhões em despesas obrigatórias no ano que vem.

“Tivemos o início do processo de sistematização da revisão de gastos, a gente aprendeu ao longo do ano. A expectativa é que em 2025 a gente tenha todas ferramentas e instrumentos necessários para fazer com que os R\$ 25,9 bilhões do PLOA (Projeto de Lei Orçamentária Anual) de fato aconteçam”, avaliou.

### **Pente-fino em 2025**

O governo projeta que a maior parte da economia prevista para 2025 virá da revisão nos benefícios do INSS. A expectativa é de que haja redução de R\$ 7,3 bilhões em despesas, sendo que quase a totalidade será fruto do uso do Atestmed.

O restante, segundo a equipe econômica, virá de medidas cautelares e administrativas, que permitirão, por exemplo, a suspensão de benefícios com indícios de irregularidades.

O BPC aparece na sequência, com a expectativa de uma economia de R\$ 6,4 bilhões, por meio da atualização do Cadastro Único e da reavaliação pericial. Como mostrou o Estadão em junho, o governo pretende realizar até 800 mil perícias presenciais em BPC e no Benefício por Incapacidade Temporária, o antigo auxílio-doença, até dezembro deste ano. Isso também terá impacto no exercício de 2025, segundo a equipe econômica.

Para o Benefício por Incapacidade Temporária, a expectativa é de uma economia de R\$ 3,2 bilhões no próximo ano devido à realização das perícias.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/09/2024*

## **PRESIDENTE DA PETROBRAS DIZ NÃO HAVER CONTRADIÇÃO ENTRE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E PRODUZIR ÓLEO E GÁS**

Magda Chambriard afirmou que a estatal persistirá na exploração de petróleo, inclusive na Margem Equatorial; segundo ela, empresa tem 'sérias' necessidades de reposição de reservas de petróleo  
*Por Juliana Garçon e Gabriel Vasconcelos (Broadcast)*

RIO - A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse nesta segunda-feira, 23, que no Brasil não há contradição entre a transição energética e a produção de óleo e gás. A executiva participou da abertura da Rio Oil & Gas (ROG.e), na região central do Rio.

Chambriard abriu seu discurso no evento agradecendo o apoio do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, à Petrobras e ao setor de óleo e gás de forma geral. Silveira é desafeto de Jean Paul Prates, antecessor da executiva na presidência da companhia, e também estava na mesa de abertura da ROG.e.

Ela também chamou a atenção para a presença do diretor de Governança e Conformidade da Petrobras, Mario Spinelli, no evento, dizendo que há quem ache que a petroleira “não tem compliance”.



**Segundo Magda, produção de diesel coprocessado é a prova de que o Brasil está realmente empenhado em combustíveis de baixo carbono**  
*Foto: Pedro Kirilos/Estadão*

A um público formado por agentes do mercado de óleo e gás, e executiva defendeu novas tecnologias de energia verde, mas frisou que a Petrobras persistirá na exploração de petróleo, inclusive na Margem Equatorial. Segundo ela, a empresa tem “sérias” necessidades de reposição de reservas de óleo e gás.

“Continuamos trabalhando em prol da exploração e produção offshore na costa do Amapá, na Margem Equatorial”, afirmou. “Vamos seguir explorando e produzindo petróleo e reduzindo a pegada de carbono.”

Sobre a transição energética, Chambriard disse que sustentabilidade agora é “a palavra de ordem”, fazendo menção às tecnologias de sequestro de carbono e hidrogênio “cada vez mais verde”.

“Sou garota propaganda do diesel coprocessado. É a prova de que o Brasil está realmente empenhado em combustíveis de baixo carbono”, declarou.

“Surgem, no âmbito dessa transição energética, o biogás, etanol de 1ª e 2ª geração, de SAF para aviação e outros”, afirmou. “Tudo isso junto de projetos de produção e exploração de petróleo e gás, que vão dar o tom deste evento.”

### **Critérios ambientais e sociais**

No evento, o ministro Alexandre Silveira disse que o Brasil vai continuar realizando leilões de petróleo e não abrirá mão da soberania acerca das decisões sobre onde realizar a exploração, incluindo a Margem Equatorial.

“São mantras a estabilidade, segurança jurídica e previsibilidade para investimentos. Trabalhamos cada vez mais defendendo a previsibilidade fiscal, a fim de assegurar a competitividade do Brasil no cenário internacional”, afirmou. “Reforçar o setor de petróleo e gás significa gerar empregos de melhor qualidade e com mais perspectiva para petroleiras e petroleiros.”

Citando como exemplo a Margem Equatorial, Silveira ressaltou que o país não vai “abrir mão de conhecer e soberanamente decidir sobre a exploração de nossas reservas”, fazendo a ressalva de que a atividade na região será realizada cumprindo critérios ambientais e sociais. “Não vamos abrir mão, nem um milímetro sequer, da soberania nacional”, afirmou, para enfatizar: “Precisamos respeitar a vocação energética das nações. Não nos renderemos à hipocrisia”.

Segundo o ministro, enquanto houver demanda pelo gás e pelo petróleo, o Brasil seguirá nesse mercado. “Estamos prontos para abastecer o mercado global.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/09/2024*

## **OPINIÃO - CONSUMIDORES VÃO SOFRER COM CONTA DE LUZ E JUROS MAIS ALTOS**

*Por Cláudio Considera*



*Privatização em xeque Foto: Estadão*

Duas notícias ruins chegaram para atazanar a vida do consumidor: o aumento da Taxa Selic - básica de juros da economia - e a combinação de seca e calor em quase todo o país, que forçaram a ativação da bandeira vermelha na conta de luz.

A alta da Selic, que provavelmente continuará por mais algum tempo, fará com que o crédito fique mais caro, e pode até frear o crescimento econômico e a geração de empregos. A bandeira vermelha faz com que a energia elétrica suba de preço. Ambas afetam o consumo das famílias.

Ainda é cedo para cravar que a economia irá sofrer uma forte desaceleração, mas esse é o objetivo do aumento da Selic: frear a inflação pela redução do consumo. No caso da bandeira vermelha, ela nos afeta duplamente: impacta a inflação e torna os boletos de energia elétrica mais caros. A orientação, nesses dois casos, é cautela. Pesquise mais antes de comprar, compare preços e não use o crédito rotativo do cartão, que já era estratosférico, e deverá subir ainda mais.

Economizar energia é sempre recomendável, pois ainda dependemos muito das hidrelétricas e dos combustíveis fósseis. A demanda por mais hidrelétricas implica danos ambientais graves. Provocam extinção de peixes, derrubada de árvores, assoreamento de rios e decomposição da vegetação submersa, que origina gases metano e carbônico, e óxido nitroso. Sem nos esquecer de que muitas vezes obrigam moradores a mudar de cidades, que são invadidas pela água.

O ideal seria sempre usar a energia como um ativo caro e que impacta o meio ambiente. Se a inflação voltar a cair e ficar mais estável, é provável que as taxas de juros deixem de subir, primeiramente, e que depois sejam reduzidas. Quanto à bandeira vermelha nas contas de luz, depende de muita chuva na maior parte do Brasil, o que às vezes leva meses ou anos.

Então, planeje bem seus gastos, não desperdice alimentos, não consuma compulsivamente, controle o uso da energia elétrica e torça para que essas más notícias sejam revertidas o quanto antes. Como dizemos para os que têm medo de temporal, vai passar, vai passar.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 23/09/2024*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### ANALISTAS SÃO PEGOS DE SURPRESA POR OFERTA DA CMA CGM PELA SANTOS BRASIL, MAS AVALIAÇÃO É POSITIVA

Ações da companhia portuária dispararam 16% na B3, cotadas a R\$ 14,75, na tarde desta segunda-feira (23)

*Por Victor Meneses, Valor — São Paulo*



*A Santos Brasil opera um dos principais terminais de contêineres no Porto de Santos e sua venda era amplamente aguardada pelo mercado — Foto: Divulgação*

A proposta que a francesa CMA CGM fez pela participação de 48% que a Opportunity detém na Santos Brasil foi bem recebida pelo mercado, com as ações da companhia portuária disparando 16% na B3, cotadas a R\$ 14,75, na tarde desta segunda-feira (23). A transação surge como uma surpresa para analistas, que, no geral,

consideram um negócio positivo.

Para o Bradesco BBI, a oferta de R\$ 6,3 bilhões na fatia da Santos Brasil marca o início de um processo de consolidação no mercado de portos do país. Os analistas Victor Mizusaki e André Ferreira escrevem que o preço de R\$ 15,30 por ação que a operadora vai pagar representa um prêmio de 20% sobre o fechamento de sexta-feira (20) dos papéis da Santos Brasil.

Como parte do acordo, a CMA CGM também deverá fazer uma oferta pública de aquisição (OPA) aos demais acionistas no mesmo preço oferecido à Opportunity. Esse movimento, na visão dos analistas XP, foi o destaque da operação devido ao respeito à governança corporativa, uma vez que a extensão da oferta aos minoritários não era obrigatoriamente nos mesmos termos que a Opportunity recebeu.

### Empresa opera um dos principais terminais em Santos

A Santos Brasil opera um dos principais terminais de contêineres no Porto de Santos e sua venda era amplamente aguardada pelo mercado. Os analistas Guilherme Mendes e Julia Orsi, do J.P.



Morgan, escrevem, em relatório, que as conversas sobre uma venda da Santos Brasil tinham diminuído nos últimos meses e se concentravam principalmente na Maersk e MSC, o que torna o negócio com a CMA algo inesperado.

No entanto, apesar de a operadora francesa ter sido a responsável por fechar o acordo, o Itaú BBA acredita que ainda pode haver uma disputa entre operadoras globais de contêineres para evitar a entrada de mais um competidor no Porto de Santos.

Os analistas Daniel Gasparete, Gabriel Rezende e Luiz Capistrano escrevem que outras empresas, como Maersk e MSC, podem realizar ofertas pelos outros 52% das ações e não perder a oportunidade de entrar na Santos Brasil. O banco acredita que acionistas minoritários se beneficiam tanto da oferta de ações que a CMA CGM fará pela participação restante quanto de possíveis propostas de outras empresas interessadas.

Eles relembram que a Santos Brasil passou por uma reestruturação profunda nos últimos anos e, hoje, é uma das empresas com maior potencial de crescimento dentro de sua cobertura do setor de logística.

Mantendo-se nos atuais moldes, a compra da participação deve gerar um retorno total de 23% a 27% aos acionistas da empresa portuária brasileira, calculou o Santander. O retorno varia em função, principalmente, do tempo de fechamento do acordo. A previsão é de conclusão até o fim do ano fiscal de 2024.

A operação da CMA ainda depende de aprovações de órgãos de controle, como o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), mas o BTG Pactual não vê obstáculos para a aprovação, dado que a CMA CGM não opera em portos no Brasil. Também não acredita que outra empresa, como Maersk ou MSC, podem atravessar com proposta melhor.

A agência de classificação de riscos S&P Global Ratings destaca que a CMA CGM tem fôlego em suas contas para comprar a Santos Brasil, sem criar efeitos negativos em suas métricas de crédito, e a aquisição ajudaria a empresa em sua estratégia de diversificação de ativos.

As analistas Varvara Nikanorava e Izabela Listowska escrevem que a razão entre fluxo de caixa operacional e dívida da companhia francesa permanecerá entre 44% e 55%, em linha com a nota de crédito atual em "BB+". "Nossa conclusão é baseada na expectativa que a CMA CGM continuará se beneficiando dos altos níveis tarifários e ter resultados acima do esperado no ano", comenta a agência.

Eles notam que a aquisição é consistente com a busca por menor volatilidade em seus resultados, diversificando os negócios do seu principal ramo de embarcações marítimas. Além disso, as especialistas veem sinergias que as operações da Santos Brasil têm com os negócios da CMA CGM na operadora de navios Marcosul Line e com a operadora de logística Ceva, ambas com presença relevante no país.

A empresa francesa vem investindo significativamente em operações portuárias, dizem as analistas, destacando aquisições recentes em Los Angeles e Nova York, aumentando seu portfólio para 60 terminais.

O Bradesco BBI tem recomendação neutra para Santos Brasil, com preço-alvo em R\$ 15, enquanto XP, Itaú BBA e BTG Pactual recomendam a compra, as três com o mesmo preço-alvo a R\$ 18. O J.P. Morgan também apresenta recomendação de compra para os papéis da companhia, mas com preço-alvo a R\$ 17.

**(Colaboraram Felipe Laurence, Taís Hirata e Beatriz Kawai)**

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/09/2024

## LEILÃO DE SEGURANÇA ENERGÉTICA ESTÁ NA FASE FINAL DE ELABORAÇÃO DE REGRAS, DIZ SILVEIRA

Ministro nota que, apesar da pior seca da história, o país não vive uma crise energética

Por Fábio Couto e Kariny Leal, Valor — Rio



— Foto: Ricardo Botelho/MME

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que a pasta entrou na fase final de elaboração das regras do leilão de reserva de capacidade de energia e que o objetivo é realizar o certame ainda este ano.

Segundo ele, ainda estão sendo debatidos aspectos como a modelagem do leilão e quais fontes de energia poderiam negociar, considerando transição energética e parque térmico.

No mercado, o leilão é aguardado, mas a expectativa que seja realizado este ano ainda é remota porque ainda depende de tramitações como a aprovação do edital pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Esse tipo de leilão tem como objetivo a expansão da oferta de energia e a garantia de continuidade do fornecimento de eletricidade ao Sistema Interligado Nacional (SIN) com confiabilidade e segurança, mesmo em períodos críticos.

Em entrevista a jornalistas, após participar da abertura da ROG.e (antiga Rio Oil & Gas), Silveira disse que, apesar da pior seca da história, o país não vive uma crise energética, o que abre espaço para estruturar o leilão com “tranquilidade”.

Uma das medidas que foram adotadas para assegurar o armazenamento dos reservatórios, segundo ele, foi a redução da saída de água (vazão defluente) dos reservatórios de Jupuíá e Porto Primavera, o que garantiu aumento de 11% na capacidade dos reservatórios do país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/09/2024

## AÇÕES DA SANTOS BRASIL (STBP3) DISPARAM APÓS OFERTA DA CMA PARA COMPRAR FATIA DO OPPORTUNITY

Para o Itaú BBA, os acionistas minoritários se beneficiam tanto da oferta de ações que a CMA CGM fará pela participação restante quanto de possíveis propostas de outras empresas interessadas

Por Bruna Furlani, Valor — São Paulo



A Santos Brasil administra o Tecon Santos, no Porto de Santos — Foto: Divulgação

Os papéis da Santos Brasil operam em forte alta na manhã de hoje. Por volta das 11h25, as ações ordinárias (STBP3) subiram 15,74%, a R\$ 14,71. O mercado foi surpreendido positivamente com a oferta feita pela CMA CGM para comprar a participação de 48% que os fundos geridos pelo Opportunity detêm na Santos Brasil. A empresa compradora é uma gigante francesa de logística e transporte

Em relatório, os analistas Guilherme Mendes e Julia Orsi, do J.P. Morgan, ressaltaram que a notícia é positiva para os acionistas minoritários da companhia. A casa tem recomendação de compra para os papéis, com preço-alvo em R\$ 17, potencial de alta de 33,7% em relação ao fechamento de sexta-feira.

Já os especialistas do Itaú BBA disseram que a proposta feita pela CMA CGM pode desencadear uma disputa entre operadoras globais de contêineres para evitar a entrada de mais um competidor no Porto de Santos.

Em relatório, os analistas Daniel Gasparete, Gabriel Rezende e Luiz Capistrano afirmam que empresas como a Maersk e MSC podem realizar ofertas pelos outros 52% das ações e não perder a oportunidade de entrar na Santos Brasil.

Para o Itaú BBA, os acionistas minoritários se beneficiam tanto da oferta de ações que a CMA CGM fará pela participação restante quanto de possíveis propostas de outras empresas interessadas.

Os analistas do BBA possuem recomendação de compra, com preço-alvo em R\$ 18.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/09/2024*

## QUEDA NOS PREÇOS DO MINÉRIO DE FERRO PIORA AVALIAÇÃO DAS AÇÕES DE MINERADORAS

O consumo de minério de ferro ainda está significativamente baixo, já que o setor imobiliário da China não mostra sinais de que está chegando ao fundo do poço

*Por Dow Jones — Australia*



*Apesar do corte de taxas de juros dos EUA impulsionar o sentimento do investidor e elevar temporariamente os preços do minério de ferro, os estoques nos portos ainda estão em altas históricas — Foto: Leo Pinheiro/Valor*

Mais recomendações de venda foram impostas a grandes mineradoras por analistas nos últimos três meses, à medida que os preços do minério de ferro enfraqueceram, diz o analista do Citi Ephrem Ravi em uma nota.

Enquanto Wall Street permanece a favor de classificações de compra para as ações da BHP, Rio Tinto, Glencore, Anglo American e Vale, 6% das classificações agora são de venda, acima dos 2% em julho, diz Ravi.

“Este aumento na cautela dos analistas parece ser devido principalmente aos preços mais baixos das commodities, em particular os preços do minério de ferro, que têm sido um grande impulsionador de lucros para as grandes mineradoras de portfólio diversificado”, dizem ele.

Os analistas parecem ser mais positivos para Rio Tinto, Glencore e Vale em comparação com BHP e Anglo American, ele acrescenta.

O analista do Citi também afirma que os preços flutuantes do minério de ferro no início deste ano levantaram preocupações sobre uma recuperação significativa na produção chinesa de minério de ferro.

Isso não aconteceu, diz Ravi. O investimento chinês em minério de ferro aumentou apenas 4,3% ano a ano no primeiro semestre de 2024, apesar dos preços altos.

No passado, os preços robustos do minério de ferro encorajaram as mineradoras chinesas a produzir mais, ajudando a equilibrar o mercado. Ravi diz que espera que o crescimento do investimento em 2024 seja semelhante aos níveis do primeiro semestre, mantendo o investimento anual em minério de ferro mais de 40% abaixo do pico de 2014.

E a semana iniciou com mais um sinal negativo para as mineradoras, com mais um dia de forte queda do minério na Bolsa de Dalian. Apesar do corte de taxas de juros dos EUA impulsionar o sentimento do investidor e elevar temporariamente os preços do minério de ferro, os estoques nos portos ainda estão em altas históricas, dizem analistas da Huatai Futures em relatório.

O consumo de minério de ferro ainda está significativamente baixo, já que o setor imobiliário da China não mostra sinais de que está chegando ao fundo do poço.

E embora os preços do minério de ferro possam ser apoiados por menores chegadas aos portos chineses devido a interrupções por tufões no curto prazo, a oferta parece destinada a permanecer muito alta no longo prazo, acrescentam os analistas da Huatai Futures.

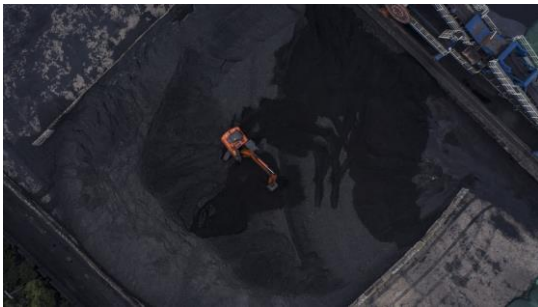
*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/09/2024*

### MINÉRIO DE FERRO CAI 4,5% NA BOLSA DE DALIAN

Além dos estoques nos portos ainda estarem em altas históricas, o consumo de minério de ferro ainda está significativamente baixo

*Por Valor — São Paulo*



*Os contratos para janeiro, os mais negociados, caíram 4,5%, a 658,5 yuan (US\$ 93,38) a tonelada — Foto: Bloomberg*

Os futuros do minério de ferro abriram a semana em mais uma forte desvalorização na bolsa chinesa de Dalian, com a commodity novamente pressionada pelo excesso de oferta.

Segundo a Dow Jones Newswires, além dos estoques nos portos ainda estarem em altas históricas, o consumo de minério de ferro ainda está significativamente baixo, já que o setor imobiliário da China não mostra sinais de que está chegando ao fundo do poço.

Os contratos para janeiro, os mais negociados, caíram 4,5%, a 658,5 yuan (US\$ 93,38) a tonelada. Leia também: Nunes desiste de participar de debate na 2ª; Boulos ainda não está confirmado Kamala lidera em duas pesquisas

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 23/09/2024*

### HIDROVIAS DO MADEIRA E TOCANTINS E FERROVIA SP-CAMPINAS ENTRAM NA LISTA DO PPI

Decretos foram publicados na edição desta segunda-feira no Diário Oficial da União (DOU).

*Por Valor — Brasília*

O governo incluiu na lista do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República projetos do setor hidroviário e ferroviário, segundo decretos publicados nesta segunda-feira (23) no Diário Oficial da União (DOU).

No setor hidroviário, um dos empreendimentos públicos qualificados foi Hidrovia do Rio Madeira, para navegação do município de Porto Velho (RO) até a foz com o Rio Amazonas, no município de Itacoatiara (AM), em um trecho de aproximadamente 1.075 quilômetros.

Também passou a fazer parte do PPI a Hidrovia do Rio Tocantins, para navegação entre o município de Belém (PA) e o município de Peixe (TO), em um trecho de aproximadamente 1.731 quilômetros.



Também foi qualificado para o PPI o empreendimento ferroviário de passageiros Trem Intercidades - TIC Eixo Norte, que tem como objetivo conectar municípios de São Paulo, Jundiaí e Campinas, no Estado de São Paulo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 23/09/2024*

### OPPORTUNITY VENDE FATIA NA SANTOS BRASIL PARA CMA CGM

A empresa opera um dos principais terminais de contêineres no Porto de Santos e será assumida por um grupo global de navegação  
*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



*Santos Brasil administra Tecon Santos, no Porto de Santos — Foto: Divulgação*

A Opportunity vendeu sua participação na operadora portuária Santos Brasil para o grupo global de navegação CMA CGM, por R\$ 6,33 bilhões. A fatia totaliza cerca de 48% da companhia, segundo a gestora. A notícia foi antecipada pelo Valor Pro, serviço de tempo real do Valor.

Mais tarde, a Santos Brasil divulgou fato relevante confirmando a operação.

Com ações negociadas em Bolsa, a Santos Brasil encerrou o pregão de sexta-feira (20) negociada a R\$ 12,71, mas a operação trouxe um prêmio dado que os papéis foram negociados com a CMA CGM a R\$ 15,30, informou a companhia por meio de fato revelante, na noite deste domingo (22).

No mercado, a venda da Santos Brasil era uma das operações mais aguardadas. A empresa opera um dos principais terminais de contêineres no Porto de Santos.

Com a entrada da CMA CGM no ativo, o terminal se torna vinculado a uma empresa global de navegação, uma tendência que tem crescido no segmento de contêineres nos últimos anos, principalmente com Maersk e MSC, outros grandes armadores. A CMA CGM é francesa, mas tem operação em todo o mundo, com presença em 160 países, uma frota de 620 navios e atuação em 420 portos.

O investimento do Opportunity na Santos Brasil foi feito em 1997, portanto, já se tratava de um ativo bastante maduro no portfólio da gestora.

Além da operação de contêineres, principal negócio da empresa, a Santos Brasil entrou, nos últimos anos, no segmento de granéis líquidos por meio de três terminais em Itaqui (MA).

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 23/09/2024*



### AGÊNCIA BRASIL - DF

### EMIÇÃO DE GASES POR INCÊNDIOS É RECORDE EM DOIS ESTADOS

Mato Grosso do Sul e Amazonas são os maiores emissores neste ano  
*Por Vitor Abdala – Repórter da Agência Brasil*



**Sobrevoo de áreas incendiadas em Corumbá (MS), em 31 de julho de 2024 | Foto Ricardo Stuckert/PR**

As emissões de gases do efeito estufa pelos incêndios no Amazonas e no Mato Grosso do Sul atingiram, neste ano, um volume recorde, segundo o Serviço de Monitoramento Atmosférico Copernicus (Cams), da União Europeia. Segundo dados divulgados nesta segunda-feira (23), as queimadas nesses dois estados têm resultado nos maiores volumes de emissão desde que o Cams

começou a monitorar esse tipo de fenômeno, há 22 anos.

As emissões de carbono na atmosfera pelo Brasil pelos incêndios, segundo o observatório europeu, acumulam, neste ano, um volume de 183 milhões de toneladas, dos quais um terço (65 milhões de toneladas) foram apenas no mês de setembro. Com isso, as emissões seguem um caminho similar ao recorde registrado em 2007.

No Amazonas e no Mato Grosso do Sul, as emissões por incêndios, neste ano, atingiram 28 milhões e 15 milhões de toneladas, respectivamente.

Ainda de acordo com os dados divulgados nesta segunda-feira, as emissões das queimadas na Bolívia em 2024 já acumulam o maior volume dos últimos 22 anos: 76 milhões de toneladas.

Em nota, o Cams informa que as emissões têm estado consistentemente acima da média (até mesmo quebrando recordes nacionais e regionais), principalmente devido a graves incêndios nas regiões do Pantanal e da Amazônia, impactando severamente a qualidade do ar em toda a região.

“A ocorrência destes incêndios florestais pode ser considerada fora do comum, mesmo considerando que julho-setembro é o período em que normalmente ocorrem incêndios florestais na região. As temperaturas extremamente altas que a América do Sul tem experimentado nos últimos meses, a seca prolongada indicada pela baixa umidade do solo e outros fatores climatológicos provavelmente contribuíram para o grande aumento da escala das emissões de incêndios, fumaça e impactos na qualidade do ar”, prossegue a nota.

**Fonte: Agência Brasil - DF**

**Data: 23/09/2024**

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### ESPÍRITO SANTO INVESTE R\$ 180 MILHÕES EM OBRAS PORTUÁRIAS

Da Redação Portos e logística 23/09/2024 - 19:10



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, inaugurou nesta segunda-feira (23) um conjunto de oito obras no porto organizado do Espírito Santo, com o objetivo de aumentar a competitividade do mercado capixaba e fomentar novos negócios, especialmente no setor de grãos agrícolas. Os investimentos, que totalizam R\$ 180 milhões, foram aportados pela Vports, concessionária responsável pela gestão dos complexos portuários do estado.

Durante o evento, o ministro destacou que a localização

estratégica e o potencial do porto, aliado ao espírito empreendedor da população local, são fundamentais para o crescimento da infraestrutura portuária. Os portos do Espírito Santo apresentaram um crescimento de mais de 15% no primeiro semestre deste ano.

As melhorias incluem a reforma dos berços de atracação e dos armazéns graneleiros do Terminal de Cereais de Capuaba, além da implementação de um novo sistema de combate a incêndios e a recuperação da estrutura ferroviária do porto, que visa aumentar a movimentação de cargas via férrea.

Um dos principais anúncios do evento foi a assinatura de um termo para a realização de dragagem nos Portos de Vitória e Barra do Riacho, com um investimento de R\$ 26 milhões. Essa ação garantirá a profundidade adequada do canal para o recebimento de navios maiores, com volumes de dragagem previstos de 280 mil e 350 mil metros cúbicos, respectivamente.

O governador do Espírito Santo, Renato Casagrande, também esteve presente e enfatizou a importância de uma infraestrutura eficiente para o comércio internacional, que será crucial para o futuro econômico do estado. As obras estão programadas para ocorrer entre outubro de 2024 e fevereiro de 2025.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 23/09/2024*

## PORTO DE IMBITUBA INVESTE MAIS DE 50 MILHÕES EM MELHORIAS ATÉ O FINAL DE 2024

*Da Redação Portos e logística 23/09/2024 - 19:18*



O Porto de Imbituba (SC) almeja atingir uma meta de R\$ 50 milhões em obras até o final de 2024, com investimentos já em execução e outros em processos licitatórios. A maior obra em andamento é a do Cais 3, que recebe R\$ 92 milhões para reforço e ampliação, essencial para aumentar a capacidade de receber embarcações maiores. As melhorias incluem a instalação de um shiplader e reforços estruturais, permitindo que o cais receba navios de até 270 metros.

Além das obras no cais, estão previstos investimentos em dragagem e a expansão da linha de atracação, aumentando a capacidade operacional. Um novo data center também será implantado, sendo o primeiro no Brasil a contar com certificação Tier 3, aumentando a segurança e eficiência na gestão de dados. Em um esforço por sustentabilidade, está em andamento a instalação de um sistema de geração de energia solar, que deverá suprir 15% do consumo elétrico do Porto. O diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Urbano Lopes de Sousa Netto, destacou que as melhorias visam garantir a eficiência operacional e a sustentabilidade na operação do Porto.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 23/09/2024*

## DECRETO ABRE CAMINHO PARA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO MADEIRA

*Da Redação Navegação 23/09/2024 - 19:22*



O governo federal qualificou a Hidrovia do Rio Madeira, no trecho de 1.075 quilômetros entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM), no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), conforme o Decreto 12.193, de 20 de setembro de 2024, publicado no Diário Oficial da União desta segunda-feira (23).

Com o objetivo de atrair investimentos privados, o projeto busca aprimorar a infraestrutura para o escoamento de produtos e turismo. A desestatização pode incluir a cobrança de pedágio

para embarcações, com os primeiros passos para a parceria privada previstos nos próximos meses.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/09/2024

## SILVEIRA VÊ AVANÇOS NAS DISCUSSÕES SOBRE CONTEÚDO LOCAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 23/09/2024 - 14:26



Foto: Tauan Alencar/MME

Na abertura da ROG.e, ministro projetou MP da depreciação acelerada como instrumento de ganho de competitividade para estaleiros

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou, nesta segunda-feira (23), que as políticas de conteúdo local avançaram no Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). Ele também destacou a recente medida provisória da

depreciação acelerada, que tem objetivo de criar instrumentos de competitividade da indústria nacional.

O ministro ressaltou que essas políticas estão sendo adotadas com responsabilidade. Segundo Silveira, elas são fundamentais para a cadeia de petróleo e gás e para o país garantir soberania. Ele acrescentou que o governo vai continuar a promover leilões de petróleo e gás e a buscar segurança jurídica e previsibilidade dos investimentos nesse setor.

Silveira acredita que a indústria naval brasileira pode ser mais competitiva internacionalmente quando diminuir a disparidade de países que contam com subsídios para essa atividade. "A MP da depreciação para construção de navios tanque estimulará a ampliação da frota e colocará construtores no páreo", afirmou Silveira durante a abertura da ROG.e, no Rio de Janeiro (RJ).

O ministro salientou que a medida contribuirá para a diminuição de custos com afretamento, reduzindo a exposição às oscilações de preço, aumentando a capacidade logística de transporte de petróleo e derivado. Silveira disse ainda que a aplicação de índices mínimos de conteúdo local será feita com responsabilidade, privilegiando a cadeia de insumos de estaleiros.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/09/2024

## TUPS MOVIMENTAM 64,1% DAS CARGAS NO 1º SEMESTRE DE 2024

Da Redação Portos e logística 23/09/2024 - 19:01



O comércio exterior brasileiro demonstrou vitalidade no primeiro semestre de 2024, com um aumento de 2,3% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período do ano anterior, segundo o Relatório Estatístico da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). Dos 645,7 milhões de toneladas movimentadas no sistema portuário, 64,1% passaram por terminais de uso privado (TUP), totalizando 414 milhões de toneladas.

Dentre os tipos de carga, os terminais privados registraram crescimento significativo, com destaque para um aumento de 7,3% na movimentação de contêineres e de 3,4% em granéis sólidos. Os acessórios de veículos automotivos lideraram o crescimento de exportações e importações, com alta de 92,8%, seguidos por trigo (+72,1%) e caulim (+47,3%).

“Essa publicação mostra a evolução do material científico elaborado pela ATP, que sempre se preocupou com a produção de material técnico de qualidade. O sistema DATaPort, os Relatórios anuais e semestrais, além da participação na publicação em diversos livros e artigos científicos, são exemplos do nosso compromisso com a geração de conhecimento especializado, fortalecendo o setor portuário com informações precisas e relevantes”, afirmou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*  
Data: 23/09/2024

## CMA CGM VAI ADQUIRIR 48% DE PARTICIPAÇÃO NA SANTOS BRASIL

Da Redação *Portos e logística* 23/09/2024 - 08:23



A CMA CGM assinou um acordo para adquirir uma participação de 48% na Santos Brasil

O CMA CGM Group anunciou nesta segunda-feira (23) a assinatura de um acordo para adquirir uma participação de 48% na Santos Brasil Participações S/A, operadora administrada pela Opportunity Funds.

A Santos Brasil administra oito ativos, incluindo três terminais de contêineres, um terminal ro-ro, um terminal de granéis líquidos e três instalações logísticas nos Portos de Santos, Imbituba, Vila do Conde, Itaqui e São Paulo.

Nos 12 meses encerrados em 30 de junho de 2024, a empresa gerou R\$ 2,55 bilhões de receitas e R\$ 1,28 bilhão de EBITDA.

O terminal do Tecon Santos é o maior terminal de contêineres da América do Sul, com concessão até 2047. Tem capacidade de 2,5 milhões de TEUs.

“Estou satisfeito que o CMA CGM Group tenha concluído este acordo estratégico para a aquisição da Santos Brasil, que opera cinco terminais no Brasil, incluindo o maior terminal de contêineres do Porto de Santos, movimentando 40% dos volumes brasileiros, bem como uma empresa de logística. Este investimento significativo reflete nosso compromisso em fortalecer nossa parceria com o Brasil e apoiar seu crescimento nos próximos anos”, disse Rodolphe Saadé, CEO do CMA CGM Group.

Segundo a CMA CGM, a empresa pretende acelerar os investimentos nos terminais da Santos Brasil, com o objetivo de aumentar a capacidade combinada nos próximos anos, em linha com os compromissos assumidos pela Santos Brasil com as autoridades portuárias.

A CMA CGM também está comprometida em dar continuidade ao plano de descarbonização já iniciado pela Santos Brasil.

O CMA CGM Group opera no Brasil há mais de 20 anos, com atualmente oito escritórios e mais de 10 mil funcionários. O Grupo desenvolveu suas atividades no Brasil organicamente, bem como por meio da aquisição da Mercosul, uma histórica linha de navegação na região.

Parte do Grupo CMA CGM desde 2017, a Mercosul Line é hoje essencial para a estratégia de atuação do grupo no Brasil, com soluções de navegação costeira e intermodal. A CMA CGM e a Mercosul Lines operam 10 serviços semanais de linha principal em 14 portos do país, conectando os principais destinos globais.

Além disso, a CEVA Logistics, braço de logística da CMA CGM, oferece soluções porta a porta combinando agenciamento de carga e logística contratada, com 530.000 m<sup>2</sup> de armazéns em 36 locais. A CEVA Logistics emprega atualmente 7.500 pessoas no Brasil.

O fechamento da transação com a Opportunity Funds está previsto para ocorrer no primeiro trimestre de 2025, sujeito às aprovações regulatórias das autoridades brasileiras relevantes.

Após a conclusão da aquisição, a CMA CGM lançará uma oferta pública obrigatória sobre todas as outras ações da Santos Brasil nos mesmos termos, em linha com as regras do mercado brasileiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/09/2024*

## MOMENTO É CRUCIAL PARA DEFINIÇÃO DE REGRAS PARA DESMANTELAMENTO DE EMBARCAÇÕES E ESTRUTURAS MARÍTIMAS

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 22/09/2024 - 12:44*



O Brasil vive um momento decisivo para definir políticas para atividades de reciclagem que deem segurança jurídica ao setor e que estimulem a economia circular. Para os agentes, o país ainda tem passos a serem dados para que o grande potencial de desenvolvimento da cadeia reversa não perca a janela de oportunidade e acabe gerando negócios para instalações no exterior. O projeto de lei 1.584/2021, em tramitação na Câmara dos Deputados, já teve o relatório finalizado. A proposta estabelece diretrizes para a gestão do descomissionamento de estruturas offshore e reciclagem de embarcações, bem como para a gestão de materiais perigosos e a orientação para os diversos atores envolvidos nesse processo.

O deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), relator do PL na Comissão de Viação e Transportes (CVT), deverá enviar, em breve, para a assessoria técnica da Câmara analisar o relatório. Na sequência, será apresentado na CVT e na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da casa legislativa. Lindenmeyer destaca que, nos próximos anos, o Brasil se tornará um dos maiores mercados de descomissionamento offshore da América Latina e do mundo, com a expectativa de desativação de diversas plataformas e estruturas marítimas.

"Além disso, há uma crescente demanda pelo mercado de reciclagem de embarcações, tanto de plataformas de petróleo quanto de navios mercantes e militares", salienta o deputado, que preside a frente parlamentar em defesa da indústria naval. Lindenmeyer considera fundamental discutir os aspectos técnicos, econômicos, ambientais e regulatórios envolvidos nesse processo, a fim de garantir uma atuação segura, sustentável e eficiente de todos os agentes envolvidos.

O professor de engenharia industrial metalúrgica na Universidade Federal Fluminense (UFF), Newton Pereira, defende que é possível fazer reciclagem segura e sustentável. Ele dá como exemplo Curaçao, no Caribe, que é um país de pequenas dimensões que vem realizando atividades de reciclagem de forma controlada. Pereira alerta para o risco de falta de instalações no Brasil para os serviços se grande parte dos projetos previstos for desmantelada num mesmo período.

"Possivelmente teremos escassez de estruturas para realização no país", disse Pereira, que moderou o painel 'Descomissionamento: reciclagem, alternativas offshore e infraestrutura marítima', realizado em agosto, na 18ª Navalshore, no Rio de Janeiro, sob a curadoria do Cluster Naval Tecnológico do Rio de Janeiro.

Na ocasião, o professor citou que, apesar do grande potencial para a atividade, dois FPSOs saíram recentemente do Brasil para serem reciclados na Dinamarca em ambientes portuários. Pereira também acredita que o PL 1.584/2021, em tramitação no Congresso, traga um aspecto de segurança jurídica para o Brasil. "Precisamos dessa segurança jurídica para que haja interesse de outros players entrarem no mercado", analisou Pereira, que participou de discussões sobre o texto.

Atualmente são esperados, pelos menos, US\$ 85 bilhões de investimentos nos projetos de descomissionamento da Petrobras nos próximos anos, caso os serviços ocorram no Brasil.



O gerente executivo de política industrial do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Pedro Alem Filho, observa, há quase dois anos, um aumento dos volumes de encomendas nas áreas de O&G, defesa e transporte. “Existe uma movimentação de retomada e nesse ambiente é preciso saber o que está disponível e a capacidade”, disse Alem Filho. Ele destacou que essa demanda vem motivando as atualizações do ‘Mapa dos Estaleiros’, ferramenta lançada pelo IBP este ano e que conta com a colaboração do Sinaval.

O subsecretário adjunto de economia do mar do Rio de Janeiro, Marcelo Felipe Pereira, acredita que o estado está bem posicionado, com 24 estaleiros, de diferentes portes, dos quais 19 estão na Baía de Guanabara, muitos deles ociosos. Ele acrescenta que o complexo portuário e industrial do Açu, no norte fluminense, se prepara para ter uma área de descomissionamento.

Uma das vantagens, segundo o subsecretário, é a proximidade do Porto do Açu com áreas de exploração de petróleo, o que reduziria o deslocamento das plataformas que serão descomissionadas futuramente. O subsecretário lembra que a Hong Kong Convention (HKC) entrará em vigor em 2025 e que o Brasil precisa correr para se adequar a ela e ao regulamento europeu, para não perder essas oportunidades de negócios. “É necessário termos uma indústria de reciclagem, não só no Brasil, mas no Rio de Janeiro”, disse Marcelo Felipe Pereira.

O gerente PMO da Modec Serviços de Petróleo do Brasil, Jime Braga, concorda que existe uma oportunidade de nascimento de uma nova indústria para o país. Ele pondera que existem outros países faturando com a realização de projetos de reciclagem de frotas de outros países. Para Braga, existe uma movimentação da indústria em curso por conta da força da legislação. Ele acrescenta que existem regras recentes que foram editadas muitos anos depois dos contratos das plataformas, o que traz incertezas quanto a custos adicionais. “Como endereçar esses custos agora? Existe uma grande discussão para negociar isso”, indagou o gerente da Modec no debate.

Para uma fonte que preferiu não ser identificada, por ser um assunto relativamente novo e que não está totalmente amarrado, existem problemas no desmantelamento que geram discussão sobre quem paga custos que não estavam previstos. Ela acrescenta que, no momento do desmonte, podem aparecer surpresas do que é encontrado no corte das sucatas da embarcação.

Existem produtos que não podem ser descartados em qualquer lugar, o que gera custos de transporte para outros países onde o descarte é aceito. “Um dos problemas é que não foi previsto esse custo. Existe discussão de quem paga esse custo. As partes precisam chegar a um acordo para não deixar o dique parado”, comenta a fonte.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e OffShore é a favor que o desmonte e o desmantelamento sejam feitos fora de dique, como é feito no Mar do Norte, com a opção de afundar o navio quando não for possível realizar o desmantelamento. O presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha, defende que o processo não seja feito dentro do dique, a fim de evitar problemas como ocorreu no Estaleiro Rio Grande (ERG), com derramamento de óleo dentro da instalação. Ele observa que é o tipo de caso em que o estaleiro acaba correndo risco de ser a parte responsabilizada.

O Sinaval considera que o momento é especial, à medida que se renovam as esperanças de recuperação da indústria naval e offshore brasileira. A avaliação é que, após vários anos de abandono por governos anteriores, essa recuperação está sendo estimulada pela mudança da orientação da Petrobras, que pretende voltar a contratar no Brasil uma parte considerável dos equipamentos e da estrutura das plataformas de que necessita para explorar e produzir petróleo e gás natural.

Há uma grande expectativa por parte dos estaleiros de maior porte em torno da ocupação dos diques para a construção de navios petroleiros e gaseiros, além de barcos de apoio. “Esperamos aumento de encomendas de módulos, plataformas, navios de transporte de óleo e embarcações de apoio”, projeta Rocha, com base nas licitações em andamento para contratação dos quatro primeiros navios



petroleiros e gaseiros de um plano de 25 novas unidades da Transpetro, bem como da concorrência para 12 barcos de apoio marítimo da Petrobras.

A Câmara Setorial de Equipamentos Navais e Offshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) vê as atividades de descomissionamento, desmantelamento e reciclagem de plataformas e embarcações offshore como um grande potencial como negócio em baixa sazonalidade, porém, com muita cautela.

O presidente da câmara setorial da Abimaq, Leandro Nunes Pinto, diz que, embora essas atividades ofereçam oportunidades para os associados em termos de serviços e fornecimentos como engenharia, logística, corte e processamento de materiais, a entidade tem claro que o valor agregado por essas operações não se compara ao de uma nova construção.

Além disso, a CSENO alerta que o descomissionamento pode fechar uma janela de um dique, que poderia ser utilizada para a fabricação de uma nova embarcação, limitando assim a capacidade de produção e o potencial de geração de empregos e desenvolvimento econômico que vêm com novas construções. A entidade defende que, embora o descomissionamento seja necessário e importante, ele deve ser balanceado com esforços para incentivar novas construções e garantir que os estaleiros brasileiros permaneçam ativos e competitivos.

Em 2022, o Estaleiro Atlântico Sul (PE) fez uma série de estudos para um projeto de descomissionamento de uma operadora de petróleo. O EAS contratou uma empresa internacional de engenharia com objetivo de mensurar todos os riscos da atividade e ter noção de todos os envolvidos na atividade. A avaliação do estaleiro é que há uma série de questões que precisam ser trabalhadas para o desmantelamento de grandes estruturas, desde descartes adequados até destinações de resíduos radioativos (NORM), que possuem licenças específicas, para reduzir o risco de paralisação das obras.

“Pegamos esse projeto e estudamos. Temos bastante equipamentos e guindaste de alta capacidade para fazer desmonte lá”, conta o CEO do EAS, Roberto Brisolla. Ele ressalta que o dique é o ativo mais importante do estaleiro e desmontar uma plataforma é uma atividade complexa, que envolve questões técnicas e ambientais, resíduos que vêm na plataforma. “Ainda existe necessidade de aprendermos mais sobre isso. O comprometimento do dique acaba sendo muito prejudicial ao estaleiro e limitando ele a essa atividade”, analisa Brisolla.

No reparo, o EAS conseguiu capturar uma demanda grande de embarcações, com destaque para navios acima de 150 metros de comprimento que, muitas vezes, acabam docando em países como Portugal, Turquia e Panamá. Em 2023, o EAS fez 21 projetos de reparo, inclusive com docagens duplas, com dois navios de diferentes armadores simultaneamente, além de serviços em embarcações no cais.

O portfólio abrange desde a instalação de sistemas de água de lastro para algumas embarcações à instalação de equipamentos em PLSVs (lançamento de linhas). “Ano passado batemos recorde em quantidade e em serviços especializados, colocando o estaleiro em um patamar mais alto de reparo naval”, afirmou Brisolla.

O Estaleiro Ilha S.A (Eisa), no Rio de Janeiro, está sendo preparado para atuar no desmantelamento de embarcações. “Temos um conjunto de estaleiros (Eisa, Mauá e Brasa) localizados na Baía de Guanabara. Em termos de logística e histórico da indústria naval, de obras feitas aqui, temos condições de oferecer tudo que clientes, nacionais ou estrangeiros precisam”, declarou, durante a 18ª Navalshore, o empresário German Efromovich, que é acionista do grupo Synergy, que controla o Estaleiro Mauá, em Niterói (RJ).

A estratégia é seguir com a diversificação de atividades durante o período sem grandes encomendas, como adotada na execução dos processos de recuperação judicial. O diretor comercial do Mauá, Arialdo Félix, acrescenta que o estaleiro precisou focar na diversificação de atividades,





como reparo, fabricação de estruturas subsea, base de apoio logística e que está pronto para a construção de embarcações e de módulos.

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

O desmantelamento e o descomissionamento de embarcações e plataformas estão no radar de serviços da Belov. A empresa vem investindo em tecnologias avançadas e capacitação da equipe para atender às demandas desse mercado de forma sustentável e inovadora. A Belov já tem uma área licenciada na Bahia, que é opção para descomissionamento de estruturas fixas, localizada perto do estaleiro do grupo.

Na visão da Belov, o desenvolvimento do descomissionamento de embarcações e plataformas no Brasil está em uma fase de amadurecimento e o crescimento dessa atividade deve acontecer a qualquer hora, considerando o aumento significativo no número de unidades que precisam ser descomissionadas. A Belov observa as primeiras unidades fixas e flutuantes descomissionadas, porém numa quantidade ainda pequena, levando em conta a quantidade de unidades já em fase final da vida útil.

Para a empresa, ainda existem desafios a serem superados, como o desenvolvimento de infraestrutura adequada e capacitação técnica. "Acreditamos que, com a colaboração entre o setor privado, governo e instituições de pesquisa, o Brasil tem o potencial de se tornar um líder global em práticas de descomissionamento sustentável", avalia o diretor de obras e serviços subaquáticos da Belov, Juracy Gesteira Vilas Bôas.

Ele acrescenta que a Belov está bem localizada para os serviços de descomissionamento de estruturas fixas, visto que o Nordeste tem uma série de estruturas que já precisam ser descomissionadas. "Temos investido continuamente para estarmos bem posicionados nesse ramo de atividade, que será, muito em breve, um gigantesco mercado que impulsionará o mercado local", projeta Vilas Bôas.

Na área de desmantelamento e descomissionamento, a Belov projeta para os próximos anos oportunidades ligadas à inovação tecnológica, com o desenvolvimento e a implementação de novas tecnologias, como robótica subaquática e técnicas avançadas de corte e remoção. O grupo também enxerga espaço para o estabelecimento de parcerias estratégicas com empresas do setor, universidades e centros de pesquisa.

A Belov também aponta oportunidades com sustentabilidade e economia circular, com a reciclagem de materiais e a reutilização de componentes. Outra frente está na capacitação e treinamento de profissionais especializados em descomissionamento capazes de lidar com os desafios técnicos e regulatórios dessa atividade. Vilas Bôas acredita ainda que a conformidade com as regulamentações ambientais e de segurança pode se tornar um diferencial competitivo.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) projeta uma retomada gradual e uma participação maior do apoio financeiro à indústria naval a partir deste ano, com crescimento maior de 2025 em diante. A avaliação é que, após um longo período de crise, que reduziu a quantidade de projetos, a demanda do setor de petróleo e gás voltou a aquecer, com uma busca por embarcações mais eficientes. A expectativa é que este cenário resulte em novos pedidos de financiamento, com a ampliação dos segmentos atendidos.

Nessa direção, a analista de infraestrutura do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Lara Calado, diz que a legislação traz a possibilidade de busca de recursos do FMM para atividades de desmantelamento e descomissionamento. Ela cita a Lei 10.893/2004, que tem um item que



menciona outros investimentos voltados para a indústria da construção e da reparação naval. Lara acrescenta que, apesar dessa possibilidade de enquadramento, ainda não houve a apresentação formal de pedidos de apoio financeiro a projetos para desmantelamento, somente consultas preliminares.

A chefe do Departamento de Gás, Petróleo e Navegação do BNDES, Elisa Salomão, acrescenta que a Petrobras tem, ao menos, 23 plataformas para descomissionamento e desmantelamento até 2028 em seu plano de negócios. Ela também destaca a possibilidade de enquadramento dos investimentos dentro do artigo que prevê outros investimentos com recursos do FMM na indústria de construção e reparação naval.

"Isso precisa ser discutido no CDFMM. É uma demanda para os estaleiros. Existe a possibilidade de recursos do fundo. É importante, independente do projeto. Vamos ver como o conselho diretor vai deliberar sobre isso", comentou Elisa, durante o seminário sobre financiamentos, garantias e seguros para construção naval e offshore, promovido pela Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar) e pelo Sinaval, no Rio de Janeiro.

Em junho, o Porto Central e a M.A.R.S., Europe A/S, subsidiária europeia da M.A.R.S., Inc, assinaram um memorando de entendimentos para uma pesquisa de viabilidade da implantação do estaleiro especializado em projetos complexos de desmantelamento e reciclagem de navios, além de outros serviços nessa área. O empreendimento, a ser construído em Presidente Kennedy, no litoral sul do Espírito Santo, busca investidores interessados.

Os empreendedores do Porto Central destacam que a empresa europeia é especializada em projetos complexos e referência nessas operações. "A parceria visa a realizar pesquisas aprofundadas para apurar a viabilidade e os potenciais benefícios de um projeto desse tipo no sul capixaba, reforçando um compromisso com práticas sustentáveis e desenvolvimento econômico", informa o Porto Central em nota.

O projeto proposto prevê um estaleiro que contribua com a criação de empregos e geração de receitas, preservação ambiental e crescimento sustentável. O escopo completo do complexo industrial e portuário vislumbra a exploração de mais de 20 milhões de metros quadrados, que poderá receber embarcações com calado de até 25 metros, podendo movimentar diversos tipos de carga, incluindo petróleo bruto, gás, geração de energia, apoio offshore, grãos, fertilizantes, minérios, contêineres e carga geral.

A OSX e a empresa indiana Priya Blue assinaram, em julho, um acordo para desenvolver um estaleiro de descomissionamento e reciclagem verde na área da 'OSX Açú', espaço da OSX no Porto do Açú, no complexo portuário e industrial da Prumo, em São João da Barra, no norte fluminense. A OSX informa que o empreendimento deve destinar uma área de aproximadamente 50 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>) para atender à crescente demanda do mercado de descomissionamento offshore da América do Sul, em especial da Bacia de Campos.

A OSX destaca que a Priya Blue é o maior estaleiro de reciclagem verde da Índia, certificado pela ClassNK e em conformidade com a Hong Kong Convention (HKC), que entrará em vigor em junho de 2025. A empresa brasileira acrescenta que o grupo estrangeiro possui processos e diretrizes rigorosos, baseados nas regulamentações da Convenção de Hong Kong e que a parceria reforça o posicionamento estratégico da OSX como hub de soluções integradas ao mercado offshore.

"A profundidade de conhecimento do grupo indiano e experiência no setor garantem a total conformidade com todos os protocolos, medidas de segurança e parâmetros ecologicamente corretos necessários para a reciclagem sustentável de embarcações e ativos offshore", ressalta a OSX.

O memorando assinado, segundo a OSX, formaliza as intenções entre as partes de desenvolver os projetos. A empresa detalhou que o acordo é não-vinculante e serve para estabelecer uma base sobre a qual as partes continuarão as discussões. "Qualquer parte pode, a seu exclusivo critério,

encerrar as discussões por qualquer motivo e/ou sem motivo, mediante notificação por escrito à outra parte”, pondera a OSX.

A empresa informou à reportagem que a perspectiva de investimento para preparar o empreendimento para as atividades de descomissionamento e reciclagem ainda está sendo estudada. De acordo com a OSX, o cronograma depende das oportunidades de mercado que estão sendo estudadas pelas duas parceiras.

A Petrobras possui um contrato com o Porto do Açú para receber três plataformas que estão no final da vida útil. Uma delas é a P-33, que aguarda acostada no Açú a finalização do processo de desmantelamento da P-32, de dimensões semelhantes, que está no dique do Estaleiro Rio Grande (RS), da Ecovix. A Gerdau arrematou as duas plataformas, em parceria com a proprietária do Estaleiro Rio Grande. O ERG obteve o primeiro contrato no mercado de desmantelamento, considerado o pioneiro no país no modelo de reciclagem 100% verde, seguindo normas internacionais.

O professor Luiz Felipe Assis, do curso de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Poli-UFRJ), considera o descomissionamento relevante para a indústria, apesar de ser uma atividade que surge quando estaleiros de construção estão subutilizados. “Essa atividade será necessária e o Brasil precisa participar respeitando a questão ambiental. Mas o país tem um parque industrial com potencial de construção, desde que tenha políticas industriais fortes e políticas para sua marinha mercante”, analisa Assis.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/09/2024*

## **FROTA DE APOIO MARÍTIMO EM OPERAÇÃO DEVE ATINGIR 500 EMBARCAÇÕES ATÉ FINAL DE 2024. BIDS MOVIMENTAM INDÚSTRIA NAVAL**

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 22/09/2024 - 12:44*



O segmento de apoio marítimo tem expectativa de que a frota em operação em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) alcance 500 embarcações até o final do ano, ante cerca de 450 unidades operando atualmente. É o melhor momento para a atividade desde 2015. Nesse período, a navegação de apoio brasileira experimentou um longo e penoso período de crise na demanda por embarcações, que resultou na redução de menos da metade da frota em operação. Em 2014, havia mais de 500 embarcações em AJB, chegando a 2019 com cerca de 230 embarcações.

O Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e a Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam) consideram que durante a crise que abalou o setor e a vasta cadeia de fornecedores as empresas brasileiras de apoio marítimo resistiram bravamente. Não só à perda dos contratos de afretamento, como também diante da redução de taxas diárias e demais medidas de resiliência aplicadas pela Petrobras, detentora de quase 95% dos contratos operacionais.

“Felizmente a crise mundial do petróleo preço médio cotado a US\$ 27 e a crise institucional da Petrobras ficaram para história. E ao menos por hora enxergamos um novo ciclo de crescimento na indústria de exploração e produção de energia no mar”, analisa a vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam, Lilian Schaefer.

Em agosto, aproximadamente 450 embarcações de apoio marítimo estavam trabalhando na costa brasileira. No período de crise, a frota ficou ociosa, chegando a ter mais de 70 embarcações de apoio marítimo construídas no Brasil sem qualquer contrato ou perspectiva de operação.



Lilian destaca que os mais de US\$ 10 bilhões de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) investidos pelas empresas na constituição da frota de embarcações de apoio marítimo brasileira cumpriram papel nos últimos 20 anos. Hoje, a frota de bandeira brasileira é a sexta maior do mundo, com destaque no mercado internacional. Ela ressalta que são embarcações relativamente jovens, tecnicamente sofisticadas e capazes de atender demandas em águas rasas, profundas e ultraprofundas.

O Syndarma/Abeam avalia que, ao anunciar a retomada das licitações para novas embarcações no início do ano, a Petrobras entendeu a necessidade estratégica da bandeira brasileira. Já está no mercado a licitação para contratação de 12 PSVs (transporte de suprimentos) mediante construção no Brasil, indicando ainda 40% de conteúdo local e contratos operacionais de até 12 anos.

Esse modelo de contratação dessa rodada inicial de contratação é semelhante a ciclos anteriores do programa de renovação da frota de apoio marítimo da Petrobras (Prorefam). “As empresas se prepararam para apresentar propostas, atentas também ao emprego de novas tecnologias, engajando a frota nas medidas de descarbonização em benefício do planeta”, afirma Lilian.

Apesar do momento favorável à atividade, as empresas de apoio identificaram novos desafios relacionados às propostas de regulamentação da Reforma Tributária no Senado (PLP 68/2024). O Syndarma/Abeam diz que é preciso garantir a mínima competitividade da bandeira brasileira, preservando incentivos do Registro Especial Brasileiro (REB), instituído pelo marco regulatório da navegação (Lei 9432/1997), fiel à política pública determinada na Constituição Federal.

A legislação equiparou embarcações inscritas no REB a bens de exportação, criando dispositivos para o fomento da frota, que motivou significativos investimentos que proporcionaram a construção no Brasil de mais de 210 embarcações de apoio marítimo. As EBNs defendem que a Lei 9.432/1997 precisa ser preservada na regulamentação da Reforma Tributária, a fim de garantir segurança jurídica, investimentos e geração de renda e milhares de empregos no país. EBNs e estaleiros consideram que o atual texto do PLP 68 necessita ser revisto para trazer expressa disposição no sentido de manter os incentivos advindos do REB.

Lilian destaca que, na primeira discussão no Senado, o movimento setorial teve êxito. A vice-presidente executiva do Syndarma/Abeam acrescentou que os esforços tiveram apoio da frente parlamentar em defesa da indústria naval, que contou com ações coordenadas envolvendo as principais entidades representativas da indústria naval, resultando na apresentação de emendas ao PLP 68. “Essa foi a primeira batalha. A guerra só será vencida se as emendas forem recepcionadas pelo Senado e avalizadas pelo poder executivo”, analisou Lilian.

Com o aquecimento das atividades, outro desafio que as empresas de navegação já vivenciam é a carência de mão de obra em quantidade e qualidade suficientes para garantir embarcações de apoio marítimo. EBNs vêm reforçando a necessidade de que a formação seja linear e perene, utilizando a capacidade máxima das escolas de oficiais, que formam não só tripulantes, mas sobretudo profissionais de nível superior aptos a acessar mercado de trabalho em qualquer momento, seja de pujança, seja de crise.

O Syndarma/Abeam entende que a Marinha do Brasil está sensível à situação e já atuando no sentido de atender ao pleito da navegação, agindo de imediato para aumentar o número de vagas nas escolas de formação (EFOMM). As empresas de navegação também sugerem a retomada dos cursos expeditos, a fim de recertificar e formar pessoal como requerido e aprimorando a qualidade do ensino para que não haja impactos na exploração e produção de O&G e energia no mar, tampouco no transporte marítimo de cabotagem.

Na abertura da 18ª Navalshore, Lilian ressaltou a relevância do apoio marítimo brasileiro, que demonstra acerto da política pública de Estado desenhada para navegação nacional. “É um setor estratégico economicamente e o último elo direto da cadeia produtiva da indústria de O&G no mar, que responde por 13% do nosso PIB industrial, com 97% acontecendo nos campos marítimos”, frisou Lilian.



A Petrobras projeta investimentos da ordem de US\$ 2,5 bilhões na contratação de até 38 barcos de apoio offshore. Além de 12 PSVs, os planos da companhia preveem a contratação de 10 OSRVs (combate a derramamento de óleo) e 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs) até 2030. Após a última prorrogação, o prazo da Petrobras para apresentação de propostas para o afretamento de 12 PSVs ficou para setembro. Até o fechamento desta edição, o processo ainda não havia sido concluído.

O edital foi lançado em abril e sofreu atualizações, aumentando — dos quatro iniciais para seis — o limite de embarcações de apoio marítimo a ser contratado por licitante, seja individual, seja por grupo econômico. Já o prazo máximo de execução contratual passou a ser de 12 anos. A comprovação do cumprimento ao percentual de conteúdo local previsto de 40% deverá ser realizada ao término da construção de cada embarcação.

A verificação do atendimento ao percentual estabelecido terá como base o certificado de conteúdo local da construção de cada embarcação. As informações constam em uma circular da companhia, por meio da qual foram respondidos questionamentos de interessados sobre aplicação do conteúdo local e quantidade máxima a ser contratada por licitante. No documento, a Petrobras acrescentou que ainda poderá prestar outros esclarecimentos complementares para questionamentos que estiverem pendentes.

O prazo de mobilização previsto é de quatro anos (1.460 dias) para a entrega de até duas embarcações. Caso a licitante apresente proposta para mais unidades, esse prazo é ampliado em mais 180 dias para cada embarcação adicional, até o limite de 2.180 dias, para o quantitativo de seis embarcações ofertadas, desde que sejam construídas no mesmo estaleiro.

O edital permite a contratação de uma mesma licitante — empresa individual ou grupo econômico — com propostas apresentadas em mais de um lote, desde que a quantidade total de embarcações a serem contratadas em todos os lotes esteja limitada ao quantitativo máximo permitido, que é de seis embarcações por empresa.

Em julho, a frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) totalizou 448 embarcações, com três embarcações a mais do que em junho (445) e 37 unidades a mais do que ao final dos seis primeiros meses de 2023. De acordo com o relatório mais recente Syndarma/Abeam, 378 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 70 de bandeira estrangeira, na posição de julho de 2024.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 197 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 117 de bandeira brasileira. Cerca de 83 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

As embarcações com bandeira nacional representam 84% da frota de apoio offshore, enquanto 16% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade foram de 85% em julho, 86% em maio e em abril, 85% em março, 86% em fevereiro e 87% em janeiro. O principal motivo é o aquecimento da demanda, o que faz com que o Syndarma/Abeam já projete a possibilidade que a frota alcance 500 unidades até o final de 2024.

Em junho, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 445 embarcações, das quais 379 de bandeira brasileira e 66 de bandeiras estrangeiras. Em maio, o levantamento Syndarma/Abeam havia contabilizado 437 embarcações, das quais 376 de bandeira brasileira e 61 de bandeiras estrangeiras. Em abril, havia 375 de bandeira brasileira e 59 de bandeira estrangeira. Em março, foram 371 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em fevereiro, eram 435 embarcações, das quais 372 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro, 431 embarcações, das quais 373 de bandeira brasileira e 58 de bandeiras estrangeiras.



De acordo com a publicação, a frota em julho era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 208 barcos, três a mais que em junho. Outros 14% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 63 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 64 unidades no período (14%), enquanto 27 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 21 MPSVs (multipropósito), 19 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 17 PLSVs (lançamento de linhas).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 75 unidades (12 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio de bandeira brasileira. A Tranship e a Wilson Sons Ultratug aparecem na sequência com 25 barcos de pavilhão nacional cada. A OceanPact, com 23 embarcações de bandeira brasileira, vêm logo em seguida. Segundo o relatório, a DOF/Norskan (17 de bandeira brasileira e cinco estrangeiras) aparece com 22 barcos de apoio. Já a Starnav tem 21 de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 53 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, dois MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em julho, tinha mais AHTS: 13 embarcações desse tipo, além de 27 PSV/OSRVs e cinco RSVs. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Camorim, que tem 15 unidades com essas especificações.

A Wilson Sons UltraTug Offshore (WSUT) vê expectativas bastante positivas diante de uma demanda por afretamento de embarcações de apoio marítimo bastante robusta, puxada pelos investimentos e pelo aumento no volume de operações nas diversas fases da cadeia de petróleo e gás — exploração, desenvolvimento e produção. O diretor-executivo da WSUT, Gustavo Machado, diz que a carteira de projetos contratados é muito significativa. Entre 2024 e 2028, serão instalados 17 novos FPSOs, e a projeção de aumento na produção de petróleo offshore é de 3,8 MM boe por dia, em 2024, para 5,4 MM em 2029.

A WSUT, joint venture entre a UltraTug (do grupo chileno Ultrana) e a Wilson Sons, observa um importante upside nos blocos localizados na Margem Equatorial brasileira. “Usando a Guiana como referência, a descoberta de um campo com características semelhantes à do campo de Stabroek adicionaria reservas da ordem de 11 bilhões de boe, com pico de produção projetado de 1,4 MM boe por dia”, analisa Machado. Outro potencial está nos futuros campos de geração de energia eólica offshore, que devem representar mais negócios para o apoio marítimo brasileiro.

“Projeta-se para o mercado de apoio marítimo, que já se encontra em um momento muito positivo do ciclo, um crescimento de demanda que deve se sustentar por período significativo — mais de cinco anos, e com potencial ainda maior de crescimento quando destravados os investimentos das operações na Margem Equatorial e na geração de energia eólica offshore”, resume Machado, que também é presidente do Syndarma/Abeam.

A WSUT tem em sua frota 22 embarcações, todas contratadas no mercado offshore. Machado conta que está em análise o projeto de construção de embarcações PSV 5.000 na licitação de novas construções da Petrobras, atualmente em curso. Segundo o executivo, a tonelagem de embarcações construídas no Brasil possibilita à empresa trabalhar com duas estratégias de crescimento. Uma delas consiste em incorporar à frota até sete PSVs estrangeiros de grande porte, com suspensão de bandeira e registro no REB.

“Esse projeto está em curso, com o objetivo de ampliar nossas operações e aumentar nossa participação no segmento de PSVs”, adianta Machado. A outra estratégia é desenvolver parcerias estratégicas para operação de embarcações em segmentos complementares ao que a empresa atua: PLSVs (como atualmente em curso com Subsea7), MPSVs de grande porte, AHTS de grande porte e RSVs.



Na visão da WSUT, existem desafios bastante importantes para o aquecimento do mercado de apoio offshore. Um que está na ordem do dia é a oferta de tripulantes (oficiais de marinha mercante e guarnições) para as embarcações. Outro tema é a inflação no setor de fornecimento de máquinas e equipamentos, como também a inflação e a disponibilidade no setor de prestação de serviços (estaleiros, prestação de serviços técnicos especializados).

Completam a lista a gestão e execução das modificações nos projetos das embarcações especificados nos contratos da principal contratante do mercado, tema que a atual presidente da Petrobras, Magda Chambriard demonstrou preocupação. Machado, da WSUT, também cita a necessidade de atenção a temas regulatórios diversos. “Defesa do marco regulatório e segurança jurídica foram e são fundamentais para o presente e futuro da navegação de apoio marítimo brasileira”, enfatizou o executivo.

A CBO avalia que as decisões estratégicas tomadas nos últimos cinco anos garantiram o reposicionamento da empresa, que atualmente possui a segunda maior frota de apoio marítimo em operação em águas jurisdicionais brasileiras. O contingente passou de 32 para 45 unidades no período. Uma das medidas adotadas foi, após encerrar um ciclo de construções em suas instalações, passar a adquirir embarcações disponíveis no mercado e que estavam prontas para entrar em operação. Em dezembro de 2019, quando a empresa anunciou a compra da primeira dessas unidades, o CBO Supporter, havia receio do mercado em trazer embarcações por conta da ociosidade da frota.

“Foi um plano interessante, bem executado pelo time e que hoje coloca a CBO como a segunda maior empresa em número de embarcações no Brasil e entre as 10 maiores do mundo, segundo ranking que avaliamos”, comenta o presidente da CBO, Marcos Tinti, que completou sete anos à frente da empresa. O executivo explica que a expansão da frota teve início naquela época porque havia a projeção de que, em algum momento, a demanda poderia reaquecer e faltariam barcos de apoio. “Decidimos crescer e comprar embarcações usadas, ao redor de 10 anos de idade, para ter, pelo menos, mais 15 anos de vida útil”, lembra Tinti.

Ele conta que, inicialmente, a intenção era adquirir o triplo dessa quantidade. “A companhia, naquele momento, pretendia fazer uma IPO (oferta inicial de ações na bolsa). Mas, infelizmente, a janela não foi amigável conosco porque o plano era comprar 30 embarcações, não só 10”, revela. Ele pondera que o grupo continua em busca de realizar seu IPO. “A CBO já é uma companhia de capital aberto, categoria A na CVM [Comissão de Valores Mobiliários], e está pronta para o processo de IPO no Brasil, ou fora dele. A companhia tem reputação e um porte razoável dentro da indústria”, destaca Tinti.

Ao encerrar o período de construção em 2019, o grupo vendeu o estaleiro Oceana, em Itajaí (SC), e contratou uma consultoria para aprofundar estudos sobre o mercado mundial de energia para discutir tendências junto aos acionistas. Uma das conclusões foi que o petróleo ainda seria importante na matriz energética brasileira e que deveria haver uma dedicação à sustentabilidade por se tratar de uma fonte de combustível fóssil.

O relatório de sustentabilidade 2023 da CBO, divulgado em maio de 2024, apontou um aproveitamento da frota próximo de 93% no ano passado, com 41 embarcações operando simultaneamente. A companhia alcançou a maior taxa média de ocupação da frota dos últimos sete anos (86%) e assinou 10 novos contratos de longo prazo. A empresa registrou um aumento de 16,4% no lucro líquido frente a 2022, para US\$ 18,4 milhões, e registrou o maior patamar de geração de caixa dos 45 anos de existência do grupo.

A Camorim observa um cenário muito positivo no segmento de apoio marítimo, com um reaquecimento significativo do mercado nos últimos 12 meses. A avaliação é que as contratações das operadoras de petróleo têm levado a uma alta demanda por embarcações de apoio. A empresa verifica que a maioria das embarcações brasileiras disponíveis já está em operação, resultando em uma demanda que supera a oferta no mercado nacional.



“Esse descompasso tem levado as empresas a buscarem embarcações no exterior para suprir essa necessidade crescente no Brasil. Essa tendência reforça a importância do segmento de apoio marítimo e evidencia a oportunidade para expansão e investimentos na frota local”, diz o diretor comercial da Camorim, Eduardo Adami.

Ele identifica sinais claros de um reaquecimento consistente no mercado offshore que contribui com cenário de crescimento sólido para a Camorim. A frota da empresa tem seis contratos de LHs ativos com a Petrobras e outros quatro novos contratos programados para entrar em vigor a partir de 2025. Ainda em 2024, terá início um contrato W2W (walk to work) e a Camorim prevê mais dois novos contratos envolvendo embarcações de grande porte, em parceria com a maior petroleira do país.

A Camorim está confiante de que esse crescimento sustentável continuará nos próximos anos, com oportunidades de expansão contínua e fortalecimento da presença da empresa no setor. “Esses contratos não apenas ampliam nossa atuação, mas também marcam nossa entrada no segmento de embarcações de grande porte, reafirmando nossa posição como uma referência no mercado offshore”, afirma Adami.

O diretor conta que os resultados positivos dos últimos meses possibilitaram à Camorim realizar investimentos significativos na ampliação e modernização da frota. A empresa reforçou a capacidade operacional adicionando cinco novas embarcações offshore em 2024. Entre elas, estão dois LHs, entregues em maio, e três embarcações de grande porte: um MPSV 4.500 (multipropósito), entregue em julho; um OSRV, que está a caminho do Brasil com chegada prevista para meados de setembro; e um PSV 4500, que virá de Singapura e chegará ao Brasil ainda em 2024.

Além dessas aquisições, a Camorim vem investindo mais de R\$ 200 milhões em um ambicioso projeto de construção de cinco novos rebocadores azimutais. “Esses rebocadores não só reforçam nossa atuação no setor portuário, como também garantem suporte eficaz às operações do segmento offshore que demandam entrada ou passagem pelos portos brasileiros”, destaca Adami.

Adami destaca a diversificação da frota para atender diferentes demandas, com PSVs, AHTS, LHs, balsas, cábreas, lanchas e rebocadores de todos os portes, além de um terminal de uso privado (TUP) para embarque e movimentação de cargas dentro do próprio estaleiro Camorim. O grupo enxerga oportunidades em serviços de apoio a atividades subsea, como instalação de estações de duto flexível, cabos de fibra ótica e estudos sísmicos, que têm sido uma demanda recorrente.

A Camorim vem realizando o suporte ao descomissionamento de plataformas, oferecendo não apenas serviços de apoio, mas também o reboque para descarte seguro do material até o destino final. “Nossa capacidade de fornecer uma solução completa se deve à diversidade de nossa frota, que inclui embarcações de transporte, balsas e cábreas, permitindo-nos atender a todas as necessidades dos nossos clientes nesse processo”, destaca Adami.

A Posidonia Shipping tem a expectativa de que o mercado de apoio marítimo permaneça robusto até 2030. A leitura é que a entrada de novos FPSOs e o crescimento da produção de petróleo e gás no Brasil devem impulsionar a demanda por serviços e embarcações de apoio. Para a empresa de navegação, esse cenário pode fomentar investimentos na infraestrutura marítima e criar oportunidades de negócios na área.

Atualmente a frota da Posidonia é composta por duas embarcações tipo AHTS e três PSVs, além de outros dois PSVs em construção, com entregas em 2026 e 2027. “Contando as embarcações em construção, esperamos um incremento de frota de oito embarcações”, projeta o diretor de operações (COO) da Posidonia, Alex Ikononopoulos.

Na visão da Posidonia, o setor enfrenta desafios significativos, incluindo a transição energética sustentável, a exploração em novas fronteiras, a formação e qualificação de mão de obra, tanto de marítimos quanto de pessoal de terra. “Esses desafios exigem inovação contínua, investimento em novas tecnologias, especialmente para operações mais ‘descarbonizadas’ e desenvolvimento de



habilidades que garantam a continuação do crescimento do mercado de apoio offshore e a adaptação às novas exigências da indústria”, analisa Ikonomopoulos.

Com o setor de petróleo e gás voltando a aquecer, também ressurgiu uma demanda para os estaleiros. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) projeta uma retomada gradual e uma participação maior do apoio financeiro à indústria naval a partir deste ano, com crescimento maior de 2025 em diante. A avaliação do banco é que, após um longo período de crise, que reduziu a quantidade de projetos, a demanda do setor de petróleo e gás voltou a aquecer, com uma busca por embarcações mais eficientes.

A expectativa do BNDES, principal agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), é que este cenário resulte em novos pedidos de financiamento, com a ampliação dos segmentos atendidos. A chefe do Departamento de Gás, Petróleo e Navegação do BNDES, Elisa Salomão, destaca que a Petrobras tem perspectivas de investimentos da ordem de US\$ 73 bilhões até 2028 em seu plano de negócios, com possíveis demandas para o setor naval. Entre elas, 38 embarcações de apoio marítimo (12 PSVs, 10 OSRVs e 16 RSVs), 16 navios de carga (quatro petroleiros, oito gaseiros e quatro MRs), além de 14 novos FPSOs que entrarão em operação e devem movimentar as atividades offshore nos próximos anos.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) espera um aumento de encomendas de módulos, plataformas, navios e embarcações de apoio. O presidente do Sinaval, Arioaldo Rocha, também projeta, para um futuro próximo, obras destinadas ao mercado novo e promissor de exploração da energia eólica no mar. “Todas essas obras representam oportunidades de crescimento do número de empregos qualificados e desenvolvimento tecnológico, tanto para estaleiros quanto para a indústria fornecedora”, afirma Rocha.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/09/2024*

## NAVALSHORE DESTACA AVANÇOS NA DIGITALIZAÇÃO, TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E PLANEJAMENTO ESPACIAL MARINHO

*Por Lorena Parrilha Teixeira Indústria naval 22/09/2024 - 12:44*



A 18ª edição da Navalshore 2024 foi palco de debates sobre o futuro da indústria naval brasileira, abordando temas como inovação tecnológica, transição energética e políticas públicas. Palestrantes como representantes da Transpetro, Sinaval, e do setor de pesca, destacaram as oportunidades e desafios enfrentados pelo Brasil na busca por soluções sustentáveis e adaptadas à realidade nacional. As discussões apontaram para um futuro promissor, porém cheio de incertezas, reforçando a importância de estratégias que equilibrem a inovação com as necessidades específicas do país.

Durante a Navalshore 2024, a Transpetro apresentou um panorama das inovações tecnológicas que estão moldando o futuro da empresa e, conseqüentemente, da indústria naval brasileira. O destaque foi para a discussão sobre a necessidade de soluções brasileiras, que levem em conta as peculiaridades do país, como o uso de biocombustíveis e a construção de navios movidos a etanol. Essas iniciativas são vistas como essenciais para a adaptação da cabotagem nacional às demandas globais por sustentabilidade.

A digitalização e a implementação de novas tecnologias também foram temas centrais. A Transpetro destacou a importância da integração de tecnologias já existentes, como sistemas de otimização de trim e rumo, controle de velocidade e telemetria, que podem ser usados para aumentar a eficiência operacional e reduzir emissões. Além disso, o uso de energia de terra, que permite que navios desliguem seus motores quando atracados e utilizem eletricidade fornecida pelo porto, foi apontado como uma medida para a redução das emissões no setor.



Um dado relevante apontado foi a redução de 8% nas emissões da frota da Transpetro, equivalente a 60 mil toneladas de CO2 a menos, resultado direto dessas inovações e do compromisso da empresa com a sustentabilidade. Contudo, os desafios permanecem, especialmente em relação à necessidade de adaptar soluções tecnológicas à realidade brasileira e de desenvolver uma estratégia nacional que não dependa de soluções externas.

Sérgio Leal, secretário-executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), fez uma análise detalhada da trajetória e dos desafios enfrentados pelos estaleiros brasileiros. Durante sua palestra, ele ressaltou a importância da indústria naval para o Brasil, lembrando a época em que o país tinha a segunda maior encomenda de navios do mundo, atrás apenas do Japão. No entanto, a descoberta do pré-sal em 2006 e a subsequente construção das plataformas P-51 e P-52 marcaram uma retomada significativa, embora temporária, da indústria.

O Sinaval, que representa os estaleiros brasileiros, desempenha um papel importante na defesa dos interesses do setor e na colaboração com o governo para a criação de políticas públicas. Um dos pontos críticos levantados por Leal foi a política atual da Petrobras, que adota o afretamento em vez da construção de novos navios em estaleiros nacionais, o que resultou em uma redução significativa na demanda por construção naval no país. Além disso, as perdas para a economia nacional são estimadas em bilhões de reais por ano devido à falta de investimentos na indústria naval.

Leal também destacou a importância de tornar a política industrial naval e offshore uma política de Estado, proporcionando previsibilidade e competitividade aos estaleiros e fornecedores brasileiros. Ele sugeriu a criação de uma reserva de bandeira para embarcações que operem na cabotagem brasileira e a implementação de métricas de desempenho para fomentar a indústria naval nacional.

“Navios de apoio marítimo devem ser comparados com a Noruega, e não com a China. Isso porque há países que oferecem subsídios e apoio significativo à sua indústria. No Brasil, temos uma quantidade reduzida de navios brasileiros realizando navegação internacional, o que reflete a falta de soberania do país no transporte de suas mercadorias.” finalizou sobre o cenário dos estaleiros no país.

O setor de pesca também teve destaque na Navalshore 2024, com discussões voltadas para a necessidade de uma plataforma de dados integrada que possa fornecer uma visão clara do mercado de pesca no Brasil. Atualmente, os sistemas de informação do setor não se comunicam, dificultando a análise e a tomada de decisões estratégicas. A proposta de centralizar esses dados em um único banco de dados foi bem recebida, sendo vista como uma maneira de aumentar a eficiência e a competitividade do setor.

Outro ponto abordado foi a questão do financiamento para a renovação da frota pesqueira. A maioria das embarcações no Brasil de madeira, um obstáculo para a obtenção de financiamento, já que os bancos não aceitam barcos de madeira como garantia. Além disso, as seguradoras não oferecem seguros para essas embarcações, complicando ainda mais o acesso a crédito.

O planejamento espacial marinho (PEM) foi tema de uma palestra ministrada pelo contra-almirante Ricardo Jaques Ferreira, que destacou a importância de equilibrar os objetivos econômicos e ecológicos no uso dos recursos marinhos. O PEM é uma ferramenta fundamental para equilibrar o uso econômico e a preservação ecológica dos mares brasileiros. A ideia central é mapear e organizar as atividades no mar para evitar conflitos e maximizar o uso sustentável dos recursos.

O Porto do Açu, por exemplo, foi destacado como uma região de intensa atividade de óleo e gás, com potencial para gerar até 33 GW de energia. No entanto, essa atividade convive com o desafio de harmonizar interesses conflitantes, como a pesca local. Ferreira ressaltou a necessidade de encontrar soluções que mitiguem os impactos ambientais sem comprometer o desenvolvimento econômico.

Keity Corbani Ferraz, assessora subsecretaria adjunta de Economia do Mar, trouxe à tona a importância de integrar as diferentes esferas de governo no planejamento e execução de projetos

costeiros, destacando o Projeto Orla, que mapeia conflitos e propõe soluções em um processo participativo que envolve todos os atores sociais. O Rio de Janeiro foi mencionado como um estado pioneiro em legislações voltadas para a proteção do ambiente marinho, apesar dos desafios em implementá-las de forma eficaz.

“O Rio de Janeiro possui algumas leis relacionadas ao assunto. Embora essas leis existam, elas refletem um movimento e um interesse na questão. O estado foi vanguardista ao tentar implementar essas leis, embora com iniciativas estaduais.” explicou ela sobre a legislação no setor.

O PEM foi apresentado como uma ferramenta de planejamento participativo que já realizou 22 oficinas no sul do país, discutindo com comunidades locais as melhores práticas para o uso sustentável da costa brasileira. O painel concluiu com um apelo à necessidade de políticas públicas que apoiem o desenvolvimento sustentável da economia do mar, uma área fundamental para a vida no planeta e para o futuro econômico do Brasil.

A transição energética na indústria marítima foi abordada pelo comandante Fernando Alberto Gomes da Costa – Coordenador do MEPC – DPC/Marinha do Brasil, que atualizou as estratégias da IMO para a redução das emissões de gases de efeito estufa até 2050. A palestra se concentrou na necessidade de considerar o ciclo de vida dos combustíveis, com foco especial nos biocombustíveis, e nos desafios econômicos e técnicos associados a essa transição.

O Brasil tem defendido o uso de biocombustíveis tanto no curto quanto no longo prazo, e uma proposta nesse sentido será formulada em outubro pela Antaq. A transição energética, no entanto, impõe custos que precisam ser geridos cuidadosamente para que não comprometam a competitividade da indústria marítima brasileira.

“Os combustíveis serão os principais atores na discussão. O ciclo de vida dos biocombustíveis está sendo debatido, especialmente no que diz respeito à biomassa e se os valores regionais serão considerados. É necessário demonstrar que a produção do biocombustível não resultou no deslocamento de terras para sua produção.” disse o comandante.

A Navalshore 2024 demonstrou que a indústria naval brasileira está em um momento de reflexão e transformação. As palestras mostraram que, embora haja desafios significativos, como a dependência de políticas públicas e a necessidade de adaptação tecnológica, há também um forte potencial para que o Brasil se estabeleça como líder em soluções inovadoras e sustentáveis para o setor naval.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 22/09/2024*

## FRAGATA TAMANDARÉ LANÇADA EM SC. APÓS INSTALAÇÃO E COMISSIONAMENTO, EMBARCAÇÃO PASSARÁ POR TESTES E PROVAS DE MAR

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 22/09/2024 - 12:44*



A fragata Tamandaré (F200), primeira da série com quatro unidades em construção para a Marinha do Brasil, foi lançada ao mar, em agosto, em um procedimento que durou cerca de sete horas. A conclusão ocorreu na data prevista pela Marinha e encerrou a etapa iniciada na semana anterior, quando a embarcação foi batizada. De acordo com a força naval, foi realizada a imersão controlada do dique onde o navio estava, permitindo que a F200 flutuasse pela primeira vez. Ao todo, cerca de 40 profissionais atuaram na manobra e na inspeção interna durante essa fase.

A fragata foi transferida para o dique flutuante, nas instalações da thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). O deslocamento da F200 até o cais contou com o apoio de rebocadores. A embarcação passará pelas etapas de instalação e comissionamento de equipamentos, além dos



testes necessários antes de seguir para as provas de mar. A construção da primeira fragata da classe teve início em setembro de 2022. A entrega do navio ao setor operativo da Marinha do Brasil está prevista para dezembro de 2025.

O Programa de Fragatas Classe Tamandaré (PFCT) é uma parceria da Marinha com a sociedade de propósito específico (SPE) 'Águas Azuis', formada pela alemã thyssenkrupp Marine Systems (TKMS) e pelas brasileiras Embraer Defesa e Segurança e Atech, com gerenciamento da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). A fragata Tamandaré dá nome à sua classe e homenageia o almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré, patrono da Marinha do Brasil, que atuou em importantes conflitos, como a Guerra da Cisplatina e a Guerra da Tríplice Aliança.

A Marinha avalia que as novas fragatas representam o que há de mais avançado entre os meios de superfície da força naval. Com 107 metros de comprimento, 3.500 toneladas de deslocamento e capacidade para alcançar a velocidade de 25 nós (cerca de 47 quilômetros por hora), a embarcação contará com uma tripulação de 112 militares. Os navios do PFCT serão dotados de convoo, hangar para helicóptero, radares, sensores e armamentos de última geração.

As quatro fragatas serão entregues à Marinha de forma gradativa, entre 2025 e 2029. A F200 'Tamandaré' deve ser incorporada à Marinha em 2025. As demais embarcações estão previstas para entrega gradual nos próximos quatro anos: a Jerônimo Albuquerque em 2026, a Cunha Moreira em 2027 e a Mariz e Barros em 2028. A segunda unidade (F201), que teve seu processo de produção iniciado há oito meses, passou pela cerimônia de batimento de quilha em junho de 2024.

Na solenidade de batismo, representantes do consórcio, da força naval e do governo federal destacaram os índices de conteúdo local, o fortalecimento da base industrial de defesa (BID) e o intercâmbio tecnológico entre Brasil e Alemanha. A fragata 'Tamandaré' (F200), que dá nome à classe, foi batizada por Vera Brennand, esposa do ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, durante a cerimônia. A F200 teve seu primeiro corte de chapa em setembro de 2022, e a expectativa é de que o navio seja incorporado à Marinha do Brasil em 2025.

No evento, o comandante da Marinha, almirante de esquadra Marcos Sampaio Olsen, afirmou que o incremento da capacidade operacional da esquadra é importante para a proteção das rotas marítimas, defesa de recursos vitais e estratégicos do país em águas jurisdicionais brasileiras (AJB). Olsen destacou ainda a cooperação bilateral entre Brasil e Alemanha, com o cumprimento do cronograma e absorção de conhecimento pela indústria nacional, visando maior grau de autonomia tecnológica, além do fomento ao desenvolvimento da construção naval, ocasionando geração de 23 mil empregos entre diretos, indiretos e induzidos.

O diretor executivo da thyssenkrupp Marine Systems (TKMS), Oliver Burkhard, reiterou o compromisso de entrega das quatro fragatas à Marinha entre 2025 e 2029. A segunda unidade (Jerônimo Albuquerque, F-201), que teve seu processo de produção iniciado há nove meses, passou pela cerimônia de batimento de quilha em junho de 2024. A construção da terceira unidade está prevista para ocorrer até o final de 2024.

Burkhard também destacou a estreita cooperação internacional e disse que a parceria com a força naval brasileira é longa e se fortaleceu nos últimos anos por conta do PFCT, contribuindo para uma frota nova e moderna. "Estamos ansiosos para avançar no projeto e celebrar novos marcos", disse em português, ao final de sua fala. A expectativa é que as taxas de conteúdo local do PFCT fiquem acima de 30% para o primeiro navio e de 40% para os demais.

O ministro da Defesa, José Múcio Monteiro, acredita que os resultados alcançados no projeto apontam para a possibilidade de ampliação do programa para exportação de fragatas. "Torço muito para que seja uma questão de tempo para podermos contar com a venda de fragatas da classe Tamandaré para as nações amigas, contribuindo para a balança comercial nas exportações de produtos de defesa", declarou. Nos sete primeiros meses de 2024, as exportações autorizadas de produtos de defesa superaram o total de 2023. Nesse período, foram exportados aproximadamente R\$ 8,4 bilhões, segundo melhor resultado desde 2001, quando a série histórica teve início.

Múcio disse que os investimentos em defesa trazem benefícios além dos progressos nas capacidades militares, gerando emprego e renda, transferência de tecnologia, capacitação da mão de obra com alta qualificação e fomento da indústria nacional. Além do PFCT em Itajaí, ele destacou os programas em andamento em Itaguaí-RJ (submarinos), Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (navios patrulha) e no Estaleiro Jurong Aracruz/Seatrium (navio polar), no Espírito Santo.

Em seu discurso, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva lembrou que, durante as inaugurações de construções de projetos do setor naval e offshore em seus dois primeiros mandatos (2003-2010), sempre foi indagado por trabalhadores dos estaleiros se haveria novos projetos para manutenção de empregos nesta atividade. Segundo Lula, esse tipo de projeto foi discutido nas primeiras reuniões do atual governo com os ministérios da Defesa e com o Comando da Marinha. Ele acrescentou que os projetos estratégicos das forças armadas estão na agenda de governo junto a outras pastas como MDIC (Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços) e Fazenda.

O presidente da Embraer, Fabio Gomes Neto, considera que o PFCT representam um marco para a base industrial de defesa como um todo, com a geração de mais de 20 mil empregos, além de impactar mais de 1 mil empresas com projeção de conteúdo local da ordem de R\$ 5 bilhões e retorno em impostos de mais de R\$ 500 milhões. "Cada real investido em programas de defesa geral é multiplicador de quase 10 vezes em valor do PIB, demonstrando que defesa é investimento no futuro do país", estima Gomes Neto.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/09/2024*

## EXPANSÃO DE TERMINAIS E AUMENTO NA DEMANDA POR COMBUSTÍVEIS IMPULSIONAM CRESCIMENTO DE QUASE 40% NAS MANOBRAS

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e Logística 22/09/2024 - 12:44*



Em 2023, as operações de ship-to-ship (STS) no Brasil atingiram um novo patamar, refletindo o crescimento do mercado de exportação de petróleo e a crescente demanda por importação de gás para geração térmica. Com um aumento expressivo de quase 40% no número de manobras, empresas como Transpetro e Vast Infraestrutura destacam-se pela expansão de suas operações em portos estratégicos e mar aberto.

As operações ship-to-ship (STS), que envolvem a transferência de carga de um navio para outro em mar aberto, têm se mostrado altamente rentáveis tanto no Brasil quanto internacionalmente. No Brasil, essas operações vêm crescendo significativamente, impulsionadas por um aumento nas exportações de petróleo e na importação de gás para geração térmica. Só em 2023, houve um crescimento de quase 40% no número de operações STS no país, devido à ampliação de terminais e à demanda crescente por combustíveis.

De acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), diversas empresas brasileiras estão autorizadas a realizar operações de transbordo entre embarcações, de acordo com a Resolução ANP 811/2020, nas modalidades "Atracadas" e "Fundeadas". Na modalidade "Atracadas", que envolve operações em portos ou terminais, estão autorizadas as seguintes empresas: Porto Sudeste do Brasil S.A., em Itaguaí (RJ), autorizada sob o número 219/2024; Petrobras Transporte S/A - Transpetro, em São Gonçalo do Amarante (CE), com autorização número 202/2024; e outras unidades da Transpetro em Fortaleza (CE), São Luís (MA), Rio Grande (RS), Ipojuca (PE), São Sebastião (SP) e Angra dos Reis (RJ). Além disso, a Braskem S.A., em Rio Grande (RS), e a Vast Infraestrutura S.A., em São João da Barra (RJ), também estão autorizadas nessa modalidade.

Na modalidade "Fundeadas", que ocorre entre embarcações ancoradas em áreas específicas, as empresas autorizadas incluem Navemazônia Navegação Ltda., para operações em Novo Remanso,



Itacoatiara e Manaus (AM), sob a autorização 807/2023; Transpetro, em Coari e Itacoatiara (AM), com a autorização 664/2023; e Navemestra Serviços de Navegação Ltda., no Rio de Janeiro (RJ), autorizada sob o número 1006/2022. Karpowership Brasil Energia Ltda., em Itaguaí (RJ), e outras operações da Transpetro na Baía de Todos os Santos (BA) e em Manaus, Codajás e Novo Remanso (AM), também possuem autorizações específicas para a modalidade "Fundeadas".

De acordo com a Diretoria de Portos e Costas da Marinha, em 2023 o número de operações ship-to-ship alcançou seu pico, com 119 operações em mar aberto e 899 em áreas portuárias. Comparando com 2022, houve um crescimento expressivo de aproximadamente 28% nas operações em mar aberto e 9% nas áreas portuárias, consolidando um aumento significativo em relação ao ano anterior. Mesmo com uma leve queda em 2022, os números de 2023 superaram os de 2021, refletindo um aumento constante na demanda por essas operações.

A Transpetro, subsidiária da Petrobras, em 2023 ampliou significativamente suas operações de STS no Brasil, superando recordes anteriores. A empresa concluiu 873 manobras de transferência direta de produtos entre navios, um aumento expressivo de 33,3% em relação ao ano anterior.

A empresa opera em 11 localidades ao longo do Brasil, incluindo Coari, Manaus, Codajás, Itacoatiara, São Luís, Mucuripe, Suape, Baía de Todos os Santos, Angra, São Sebastião e Rio Grande. Essas operações representaram 70% do total das atividades de STS no Brasil em 2023. Entre os principais clientes da Transpetro estão empresas dos setores de óleo, gás e petroquímica.

O diferencial destacado pela Transpetro nas operações STS reside na sua capacidade técnica e na segurança operacional. A empresa oferece soluções logísticas que proporcionam maior previsibilidade e confiabilidade, resultando em eficiência para os clientes. Essa estratégia permite ganhos de escala, principalmente ao utilizar navios de maior porte, o que pode reduzir os custos de transporte no modal marítimo em até 30%.

O crescimento da produção de petróleo no Brasil aponta para uma tendência de aumento na demanda por operações ship-to-ship nos próximos anos. A Transpetro, atenta a essa evolução, informa estar preparada para expandir suas atividades nesse segmento.

De acordo com a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha, as operações ship-to-ship realizadas em mar aberto representam aproximadamente 10% das operações anuais totais ao longo da costa brasileira. As áreas autorizadas para essas operações estão estrategicamente localizadas ao sul do litoral do estado do Rio de Janeiro e a leste do litoral do estado da Bahia, permitindo uma cobertura eficiente das regiões mais demandadas.

Essas operações STS, essenciais para a transferência de carga entre navios em alto-mar, incluem a operação de "bunkering", que é a transferência de óleo combustível para o consumo das embarcações. Tradicionalmente, esse processo era realizado exclusivamente por chatas, mas, atualmente, embarcações especializadas também estão habilitadas para esse tipo de serviço, ampliando a eficiência e a capacidade das operações de abastecimento marítimo.

Desde o início da operação Double-Banking no segundo semestre de 2022, o Porto Sudeste tem ampliado significativamente suas operações de ship-to-ship. O Double-Banking, que envolve a atracação de dois navios lado a lado para a transferência direta de carga ou passageiros, sem a necessidade de descarregar no cais, tem permitido uma maior eficiência nas operações do porto.

Com o aumento da demanda no mercado e a variabilidade dos fretes de navios-tanque, o terminal está planejando expandir seu portfólio de movimentação de graneis líquidos, incluindo a recepção de navios da classe VLCC em meia carga, projeto que atualmente se encontra em fase de estudo. Além disso, investimentos futuros estão sendo considerados para a construção de dolphins de atracação, reforçando ainda mais a infraestrutura do porto para suportar o crescimento contínuo das operações de STS.



No mercado brasileiro, o Porto Sudeste tem se destacado como uma alternativa logística de alto desempenho para a exportação de petróleo, especialmente no escoamento do petróleo produzido nos campos offshore da Bacia do Pré-sal.

"Um dos principais gargalos no Brasil é justamente a logística para escoamento do petróleo produzido nos campos offshore, principalmente na bacia do pré-sal em águas profundas, nas quais o alívio em navios DP ("Dynamic Position") são requeridos. O Porto Sudeste se apresenta como uma alternativa logística de alto desempenho para a consolidação e exportação de petróleo por meio da operação Double-Banking", relatou o Porto Sudeste.

Em termos de operações, o porto projeta dobrar o número de operações STS realizadas em 2024 em comparação com o ano passado. O terminal alcançou um índice notável na prancha média operacional, com uma movimentação de 5.845 toneladas por hora de granéis líquidos.

Com o crescimento significativo da produção de petróleo no Brasil, a empresa prevê um aumento contínuo na demanda por operações STS nos próximos anos. As projeções indicam que o volume de exportação de petróleo deve triplicar até 2029, com o Brasil se posicionando como um importante fornecedor para os mercados da Ásia, Europa e Estados Unidos.

O Porto Sudeste destaca a Baía de Sepetiba, localizada no litoral sul fluminense, como uma região com grande potencial para as operações STS, devido às condições meteoceanográficas favoráveis e à proximidade com as áreas de extração das plataformas da Bacia de Santos, responsável por quase 90% da produção de óleo cru do pré-sal.

A Vast Infraestrutura, operadora do terminal privado no Porto do Açu, é destaque no mercado de exportação de óleo bruto no Brasil. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgados em agosto de 2024, a empresa lidera o setor, responsável por 50,2% da movimentação nos terminais de exportação de petróleo do país, com 13,6 milhões de toneladas movimentadas no ano e um crescimento de 1,3% em relação a 2023. Em um cenário nacional de declínio de 0,55% na movimentação de óleo bruto, a Vast registrou um crescimento de 0,9%, ocupando a segunda posição no mercado, com 27,1 milhões de toneladas movimentadas.

A empresa tem se destacado como o único terminal privado no Brasil a realizar operações de transbordo em águas abrigadas. Em 2024, a Vast realizou aproximadamente 120 operações de transbordo até agosto, movimentando cerca de 13,6 milhões de toneladas de óleo bruto apenas no primeiro semestre.

Com uma infraestrutura moderna e licenciada para movimentar até 1,2 milhão de barris de petróleo por dia, a Vast projeta um crescimento contínuo nas operações de ship-to-ship (STS) no Brasil. O país, atualmente com uma produção de cerca de 3,5 milhões de barris de petróleo por dia, deve alcançar cinco milhões de barris diários até 2030, conforme estimativas de mercado. A Vast, que já é responsável por cerca de 40% de toda a exportação de petróleo nacional, espera acompanhar esse crescimento nos próximos anos.

Entre os principais clientes da Vast estão dez das maiores operadoras de óleo e gás presentes no Brasil: BW Energy, PRIO, Petronas, CNOOC, Equinor, Galp, Petrobras, PetroChina, Shell e TotalEnergies. A empresa se destaca no mercado não apenas pela capacidade operacional, mas também pela localização estratégica de seu terminal, próximo aos principais campos produtores de petróleo das bacias de Campos e Santos, além das condições favoráveis proporcionadas por suas instalações, que incluem três berços de atracação e suporte de infraestrutura portuária.

Com o aumento da produção de petróleo e a demanda crescente por operações seguras e eficientes, a Vast continua investindo na expansão e modernização de suas operações. Além do foco atual no transbordo de petróleo, a empresa está desenvolvendo novos projetos voltados para o armazenamento e movimentação de líquidos, em resposta às mudanças globais no setor energético.



No Brasil, várias operações de ship-to-ship (STS) são realizadas em portos estratégicos, como os portos de Santos, Paranaguá, e Suape. Essas operações são fundamentais para a logística de commodities, especialmente em regiões onde a infraestrutura portuária pode ser limitada para grandes embarcações atracarem diretamente nos terminais.

Contudo, o STS enfrenta desafios como, por exemplo, aperfeiçoamento na regulamentação para garantir a segurança ambiental e operacional, devido ao risco de derramamentos de óleo e outros acidentes. Além disso, as operações de STS demandam uma infraestrutura adequada e a capacitação constante das equipes envolvidas, o que muitas vezes esbarra em limitações técnicas e financeiras, especialmente em portos menores.

O governo brasileiro tem investido na modernização e expansão da infraestrutura portuária, com o objetivo de aumentar a capacidade e a eficiência das operações portuárias, incluindo STS. Entre 2024 e 2026, estão previstos investimentos de R\$ 14,5 bilhões em concessões e arrendamentos de terminais portuários. Esses investimentos buscam, entre outras coisas, melhorar as condições para operações de STS, além de promover a segurança e a sustentabilidade das atividades portuárias.

Além disso, há projetos específicos, como a concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá, que tem como objetivo melhorar a infraestrutura necessária para operações portuárias complexas, incluindo as operações STS, e garantir que o Brasil continue competitivo no cenário global.

Em 2022, a Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL) enviou duas cartas ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), sugerindo a atualização da Instrução Normativa 16/2013. Esta normativa regulamenta as operações de transferência de petróleo e derivados em alto-mar, conhecidas como operações ship-to-ship underway. Com a previsão de que até 2031 dois terços da produção nacional de petróleo sejam destinados à exportação, segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), espera-se um aumento dessas operações.

Esta modalidade é complexa e demanda rigorosas medidas de segurança e prevenção para evitar acidentes e impactos ambientais. As principais medidas incluem a inspeção prévia das embarcações envolvidas, o uso de equipamentos de contenção para prevenir derramamentos e a realização de treinamentos regulares para as equipes operacionais. Além disso, é essencial o monitoramento contínuo das condições meteorológicas e marítimas, além da manutenção rigorosa dos equipamentos de comunicação entre as embarcações para garantir uma coordenação eficaz durante toda a operação.

Em outubro de 2021, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a Resolução nº 59/2021, que estabeleceu novas diretrizes para as operações STS. Essa resolução foi fruto de análises iniciadas em 2018 e inclui a obrigatoriedade de as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) reportarem à Antaq dados mensais sobre movimentação e tempo de permanência nas áreas de transbordo. Esta regulamentação busca suprir lacunas anteriores e promover maior controle sobre essas atividades.

Além da Antaq, outras entidades reguladoras, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com a Instrução Normativa nº 16/2013, e a Marinha do Brasil, através da Normam nº 08/DPC, também desempenham papéis na supervisão desta modalidade. Essas normas abordam desde questões ambientais até procedimentos operacionais, garantindo que as operações ocorram dentro dos padrões internacionais de segurança e sustentabilidade.

A evolução das modalidades de operações STS no Brasil também é notável. As operações com navios fundeados, atracados (conhecidas como double banking) e em movimento têm sido aprimoradas, com a incorporação de novas tecnologias e práticas operacionais mais seguras. Esses avanços são parte de um esforço contínuo para adaptar as operações às condições específicas das águas brasileiras, onde desafios como correntes marítimas e condições climáticas podem influenciar diretamente na segurança das manobras.



Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 22/09/2024

## SETOR DE TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL APOSTA NA INTERMODALIDADE E EM MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA PARA SUPERAR DESAFIOS E OTIMIZAR O ESCOAMENTO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 22/09/2024 - 12:44



O transporte de granel, sólido ou líquido, ainda tem no transporte rodoviário seu modal principal — a cabotagem e a navegação fluvial ainda precisam ocupar o espaço que lhes cabe, com a extensa rede de canais fluviais que atravessam o país, além da extensa costa litorânea. No caso dos minérios, rodovia e ferrovia dividem a carga.

“O transporte de minérios no Brasil é dividido entre rodoviário e ferroviário. Na modalidade ferroviária, os trilhos estão instalados próximo às mineradoras para facilitar o carregamento e transporte. Entretanto, existem poucas estradas de ferro no país com os requisitos necessários e que realizem esse transporte de cargas da mineração. Já na modalidade rodoviária há outras dificuldades, como vias mal pavimentadas, alto índice de acidentes, custos com manutenção, pedágio e controle da jornada de motoristas”, diz o presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), Dodó Carvalho.

Dados fornecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostram uma leve queda na movimentação de combustíveis, de 132,7 milhões de toneladas nos primeiros cinco meses de 2023 para 131,2 milhões de toneladas no mesmo período de 2024. Por outro lado, a movimentação de cargas de produtos agrícolas aumentou de 132,8 milhões de toneladas nos primeiros cinco meses de 2023 para 134,4 milhões de toneladas no mesmo período de 2024. Já a movimentação de minerais apresentou um crescimento significativo, passando de 169,2 milhões de toneladas nos primeiros cinco meses de 2023 para 180,4 milhões de toneladas no mesmo período de 2024.

“Sopram ventos favoráveis para a navegação no Brasil. Nesse sentido, é possível observar que houve crescimento para esses três tipos de cargas entre 2022 a 2024. Esses excelentes resultados são consequência da atuação da Antaq, assim como do MPor, que tem tomado ações positivas que buscam tornar o setor mais atrativo. Entre as medidas adotadas pela agência estão a elaboração do Programa Navegue Simples e a atração de investimentos”, destacou o Wilson Lima Filho, diretor da Antaq. O programa Navegue Simples é uma iniciativa para desburocratizar, simplificar e aperfeiçoar as outorgas portuárias em todas as modalidades que, segundo Carvalho, é um dos problemas que o setor enfrenta.

Outro desafio citado pelo presidente da associação é a falta de infraestrutura adequada para o transporte de carga por vias navegáveis. Ele destaca que problemas como a necessidade de melhorar as condições de navegabilidade, a insegurança jurídica para investimentos privados e a criminalidade nos rios são os principais obstáculos que precisam ser superados. Ele enfatiza que esses fatores impedem o escoamento ótimo de grãos, minérios e combustíveis, essenciais para a integração e o desenvolvimento regional e para a balança comercial brasileira.

Ele também destaca a falta de mão de obra qualificada como um grande obstáculo no caso da mineração. “Seja na etapa de organização logística, que abrange a determinação para onde os minérios serão transportados, como serão feitos esses processos, seja no carregamento ou em outras fases do processo, a mineração brasileira carece de mão de obra qualificada. Sem profissionais especializados em processos logísticos, o transporte é prejudicado e, conseqüentemente, a produção não consegue crescer de forma eficaz”, diz o executivo.



O relatório “Tracking the Trends 2024”, da Deloitte, aponta que a adoção da Inteligência Artificial Generativa no setor de transporte possibilita a melhoria na rentabilidade, redução de custos, aumento da segurança energética e geração de eficiências operacionais. “Adotar a Gen AI nesta conjuntura vai além de se obter uma vantagem competitiva no presente, mas também cria uma base para o crescimento futuro, investindo na força de trabalho. Existem vários usos para a geração de IA que podem transformar a maneira como as mineradoras e metalúrgicas operam ao longo do tempo, desde a mudança na forma como os profissionais atuam até a forma como as empresas e suas cadeias de valor operam. As oportunidades e aplicações também abrangerão diferentes equipes e funções de negócios, não apenas em áreas corporativas, mas também em engenharia e, potencialmente, na operação”, analisa Tim Wiesel, sócio-líder de Inteligência Artificial e Dados da Deloitte.

O uso da intermodalidade é eficaz para reduzir a dependência do modal rodoviário no transporte de grãos. Carvalho destaca que a intermodalidade para a navegação interior torna o transporte rodoviário complementar, não concorrente. Iniciativas como o uso de contêineres sobre balsas de comboios fluviais permitem ganhos de escala, refletindo em reduções de preços e menor emissão de carbono. Além disso, operações de transbordo de grãos e minérios das balsas para os navios diretamente para exportação evitam a concentração de carretas em áreas portuárias.

No setor de combustíveis e GLP, o transbordo entre barcaças e navios torna o ambiente aquaviário uma extensão da área portuária. “A integração com uma ferrovia também garante grande capacidade de movimentação para o sistema hidroviário, eliminando a necessidade de as carretas trafegarem por um longo trecho, otimizando seu aproveitamento para o transporte complementar, de entrega e coleta, tornando a logística mais eficiente.” completa Carvalho.

A intermodalidade é destacada por Carvalho por embarcar e entregar as cargas nas mais diversas localidades de maneira ágil e menos custosa. Porém, de acordo com a TOTVS, também há desvantagens. A responsabilidade pela integridade da carga não recai exclusivamente sobre uma empresa, já que cada modal é operado por uma companhia especializada, o que exige parcerias com outras empresas. Além disso, devido à complexidade da operação, há a burocracia, com documentações específicas para cada modal.

Entre as obras necessárias para melhorar a logística de transporte de grãos, destaca-se a manutenção contínua das condições de navegabilidade nos rios, incluindo dragagem, sinalização, estruturas de apoio à segurança pública e balizamento. Um projeto destaca-se neste cenário. “O derrocamento do Pedral do Lourenço é uma obra crucial que promete transformar o cenário logístico das regiões banhadas pelos rios Araguaia e Tocantins”, menciona Carvalho. As hidrovias do Madeira e Tapajós também são fundamentais, assim como a Ferrogrão, que garantirá a competitividade do Arco Norte, oferecendo aos usuários opções logísticas eficientes.

O derrocamento de pedrais no rio Tocantins, especificamente no Pedral do Lourenço, é um dos principais projetos estruturantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Localizado entre a Ilha do Bogéa e a vila Santa Terezinha do Tauri, no Pará, a supressão do pedral tem o objetivo de permitir o tráfego contínuo de embarcações em um trecho de 300 quilômetros, de Marabá até a foz do rio Tocantins. As intervenções incluem dragagem para remover material solto do fundo do rio e derrocagem para escavar as pedras e aumentar a profundidade do canal. O objetivo é criar um canal de navegação de aproximadamente 100 metros de largura, sem alterar o volume ou a vazão do rio.

O Brasil possui 42 mil quilômetros de vias navegáveis, mas utiliza menos de 20 mil quilômetros. Com a aprovação do Plano Geral de Outorgas (PGO) pelo Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), elaborado pela Antaq, a expectativa é aumentar significativamente o uso das vias e melhorar a infraestrutura das hidrovias existentes. O documento lista projetos prioritários para o recebimento de investimentos privados. As hidrovias prioritárias estabelecidas no PGO são hidrovia do rio Madeira, hidrovia do rio Tapajós, hidrovia Solimões-amazonas (Barra Norte), hidrovia do rio Paraguai e hidrovias do Sul.



A Antaq tem estudos em andamento para as hidrovias do Paraguai, Madeira, Barra Norte e Lagoa Mirim. Os projetos das hidrovias do Tapajós e do Tocantins terão seus estudos de viabilidade iniciados em breve. Entre os projetos mais avançados está o do Rio Madeira, que possui um potencial de mil quilômetros navegáveis, e cuja primeira audiência pública está prevista para este ano. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) deste projeto está sendo realizado em parceria com a Infra S/A, com diversas visitas técnicas já realizadas para maior compreensão do trecho.

Já o projeto Ferrogrão, uma iniciativa ferroviária de 933 quilômetros ligando Sinop, no Mato Grosso, a Miritituba, no Pará, pretende facilitar o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste brasileiro. Além de reduzir custos logísticos e descongestionar rodovias, o Ferrogrão vai conectar a ferrovia a hidrovias e portos da região Norte. Essa integração permitirá o transporte eficiente dos grãos, que chegarão ao Porto de Miritituba e serão transferidos para barcaças e navios, navegando pelos rios Tapajós e Amazonas até os portos de exportação. O projeto não só aumentará o fluxo de cargas nos portos da região Norte, como também impulsionará a eficiência do escoamento.

O projeto enfrenta resistência de ambientalistas e o governo estuda soluções que contemplem compensação a indígenas. Há uma ação direta de inconstitucionalidade (ADI), movida pelo PSOL, que está suspensa até 18 de agosto para que o governo conclua os estudos e as atualizações.

De acordo com o presidente da Abani, em termos de armazenamento, os investimentos atuais e planejados pelos operadores dos terminais portuários têm acompanhado a demanda crescente. “O gargalo hoje não está nos terminais privados e na capacidade de armazenamento, mas sim na capacidade de navegar o ano inteiro com volume máximo dos comboios e nas condições de recebimento dos maiores navios nos portos organizados”, explica Carvalho.

Ele lembra que novos projetos de instalações portuárias focadas na movimentação de granéis sólidos e líquidos estão em andamento, enfrentando desafios na obtenção de licenciamento e autorizações junto a diversos órgãos anuentes. A expectativa é que essas novas instalações consolidem a logística brasileira de granéis, acompanhando a produtividade crescente dos estados do Centro-Oeste e promovendo o desenvolvimento de regiões historicamente desfavorecidas.

“As expectativas são de consolidação da logística brasileira de escoamento de cargas para o comércio exterior, acompanhando a pujança produtiva dos estados do Centro-Oeste, que a cada ano inovam seus processos produtivos e atingem novos recordes em safras. E, com essa consolidação, vem também o desenvolvimento de regiões historicamente desfavorecidas e que devem prosperar como centro de serviços, como são os casos de cidades do interior da Amazônia, como Itaituba, Marabá e Praia Norte”, destaca Carvalho.

O projeto intermodal Vale do Parnaíba, com um investimento de cerca de R\$ 27 milhões, tem como objetivo facilitar e agilizar o escoamento da produção local por meio dos transportes rodoviário, ferroviário, hidroviário e portuário. O projeto engloba a hidrovia do Rio Parnaíba, por onde serão transportados os grãos produzidos no Cerrado piauiense até o Porto de Luís Correia; a ferrovia do norte do estado, levando ferro de qualidade também ao porto; além da integração com os modais rodoviários.

O presidente da Abani acrescentou que a atração de investimentos para o setor de transporte de granéis depende de parcerias público-privadas e de uma grande ação de desburocratização em esferas federal e estadual. “A realização de parcerias público-privadas para projetos de infraestrutura e uma grande ação de desburocratização em esfera federal e estadual são estratégias prioritárias”, afirma Carvalho. A redução das incertezas e do Custo Brasil é essencial para garantir a segurança necessária aos investidores nacionais e internacionais para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura de longo prazo.

Este ano, o Governo Federal destinou R\$ 4,7 bilhões de recursos públicos para o escoamento da safra, investindo em obras estruturantes nos principais corredores logísticos que cortam o país de



Norte a Sul. O objetivo é melhorar a malha rodoviária para reduzir custos de transporte e aumentar a competitividade do Brasil na produção de grãos.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 22/09/2024

## PRODUTOS E SERVIÇOS 743

Da Redação *Produtos e serviços*

### Flutuadores

Com o crescimento das operações Ship to Ship (STS) em movimento em áreas offshore ou fundeadas, a EPS / Environmental Products lança no mercado flutuadores para mangote rígidos. Resistentes a água do mar, com fixação por parafusos, são fabricados em polietileno linear de média densidade na cor laranja.

Os flutuadores são utilizados em ambientes marítimos e fluviais nos trabalhos que envolvam a transferência de líquidos, como petróleo, água, esgoto e produtos químicos, por dutos subaquáticos. Um dos riscos ao lidar com líquidos é o vazamento, especialmente quando o trabalho envolve substâncias químicas. O equipamento tem a função de manter os mangotes acima do nível do mar, o que ajuda a evitar vazamentos, especialmente em plataformas offshore.

Segundo o diretor da EPS, Claudio Tavares, em janeiro deste ano, durante operação ship to ship no píer do Terminal de São Sebastião (Tebar), no litoral norte de São Paulo, ocorreu vazamento de petróleo na conexão flangeada entre os mangotes conectados dos navios NT Milton Santos e Eagle Colatina. O vazamento atingiu a superfície da água, tendo uma pequena parte ultrapassado a barreira de contenção. A EPS viu a necessidade do segmento atender as exigências ambientais e passou a fabricar os flutuadores para mangote rígido.

### Controle de manutenção

A R.S. Carvalho Navegação, empresa ativa no mercado offshore desde 2006, firmou uma parceria com a TOTVS, empresa de tecnologia. Com uma operação estabelecida na cidade de Macaé, no Rio de Janeiro, a companhia realiza a locação de embarcações de diferentes portes. Para estabelecer maior qualidade e controle no processo de manutenção dos seus navios, assim como na gestão dos contratos de locação, a empresa contratou diversas soluções da TOTVS.

Toda a gestão administrativa da R.S. Carvalho Navegação passa a ser suportada pelo TOTVS Backoffice – Linha Protheus, sistema de gestão completo, integrado e flexível, com módulos personalizáveis. Já com o TOTVS Manutenção de Ativos – Linha Protheus, que oferece o controle da gestão de ativos de forma automática e mais inteligente, a companhia poderá programar a execução de todas as atividades de manutenção preventiva ou corretivas. A solução permite acompanhar as embarcações paradas, qual é o custo dessa paralisação e o custo de manutenção, além de outros KPIs fundamentais para a gestão de manutenção.

A R.S. Carvalho Navegação também implementou o TOTVS Transmite, que permite, de maneira automática, que a empresa faça o gerenciamento de documentos fiscais eletrônicos e a manifestação do destinatário.

### Curso de Direito Marítimo

A FGV Direito Rio está com as inscrições abertas para o curso de curta duração em Direito Marítimo, voltado para advogados e profissionais de outras áreas de conhecimento, que atuem diretamente ou tenham o Direito Marítimo como ferramenta na condução de seus projetos. O objetivo do curso é fornecer um panorama geral da legislação marítima-portuária, assim como uma visão do mercado em que tais atividades estão inseridas, com destaque para os principais contratos adotados por este setor, além de uma análise prática das operações marítimas e portuárias.

Neste curso intensivo, com duração total de 33 horas, advogados, empresários e ocupantes de funções executivas, jurídicas ou operacionais nas atividades da navegação interior e cabotagem, longo curso, apoio portuário e “off-shore”, seguros marítimos, construção naval, operadores



portuários, tradings, forwarders, agentes e players do comércio internacional e demais partícipes do comércio marítimo internacional e dos setores portuários e de infraestrutura e logística vão percorrer uma variedade de tópicos atuais e relevantes sobre o tema.

São eles: fontes do direito marítimo e organismos internacionais; players da indústria; contratos de afretamento; contratos de transporte marítimo; poluição marítima e responsabilidades; tribunal marítimo - fatos e acidentes da navegação; contencioso marítimo e arbitragem; seguros marítimos; regulação do setor marítimo; direito tributário e aduaneiro na seara marítima; trabalho marítimo.

As aulas acontecerão as terças e quintas, das 19h às 22h, na sede da FGV, na Praia de Botafogo, Rio de Janeiro.

As inscrições podem ser feitas pelo site da instituição até o dia 20 de outubro e o curso está programado para iniciar no dia 22 de outubro. Os participantes que tiverem presença mínima de 75% receberão certificado digital de conclusão do curso.

### **Trânsito aduaneiro**

A Movecta recebeu autorização da Receita Federal do Brasil para operacionalizar Declaração de Trânsito Aduaneiro de forma Simplificada (DTA-S) com origem do Porto de Itapoá (SC) e Paranaguá (PR). A anuência simplifica o serviço já realizado no transporte de mercadorias de um recinto alfandegado a outro, sob controle aduaneiro, com a suspensão dos impostos.

Por ser um Operador Econômico Autorizado (OEA) junto à Receita Federal, a companhia conseguiu a autorização que agiliza o transporte das cargas depositadas em locais alfandegados de zona primária. A DTA Simplificada dispensa a presença física de autoridades da Receita Federal no momento do carregamento do porto e origem.

Na etapa de recebimento dos materiais no local de destino, a conclusão de trânsito também acontece de maneira automática, após a recepção do veículo no Siscomex Trânsito, o que garante maior agilidade na chegada, sem a necessidade de aguardar a análise e registro dos representantes do órgão fiscalizador.

### **Mitigação da seca**

A Norcoast, empresa brasileira de navegação costeira, em parceria com o Super Terminais, anuncia solução para mitigar os possíveis impactos causados pela seca no Amazonas. A operação se concentra no transbordo de contêineres através de um píer flutuante de 240 metros de comprimento e 24 metros de largura instalado na região de Itacoatiara. Ele vai estar disponível para operar a partir de setembro. O objetivo é garantir a continuidade do fluxo logístico durante o período de seca.

Ricardo Nuno, diretor de Operações da Norcoast, explica que esse terminal vai ficar posicionado, antes de dois pontos considerados críticos no rio Amazonas (Tabocal e Enseada do Rio Madeira), que na época de estiagem não têm profundidade suficiente para a passagem do navio. "Com esta solução todo o volume será movimentado para as balsas que conseguirão navegar e levar os containers até Manaus, afirma".

Essa operação será realizada com os navios da Norcoast atracando no píer flutuante, e as balsas ancorando a contrabordo neste mesmo píer, onde três guindastes, com braços de 64 metros, farão a retirada dos contêineres do navio e posicionando eles na balsa para que sigam a viagem.

A época de estiagem não é uma novidade no Amazonas, e a previsão é que neste ano a seca seja ainda mais severa do que a do ano passado, acendendo o alerta para problemas de abastecimento, em um período de alta demanda, quando o comércio se prepara para as vendas de fim de ano.

Gustavo Paschoa, CEO da Norcoast, destaca que o cenário é preocupante, já que na Amazônia as estradas são os rios, e é através deles que ocorre toda a dinâmica da economia regional. "Estamos trazendo esta mitigação para garantir a navegação costeira mesmo no período de seca para não



afetar a fluidez logística nesta região. Sabemos do impacto na economia e social de uma severa estiagem, como ocorreu no ano passado, e que tudo indica que se repetirá este ano”, complementa.

“A Operação Itacoatiara é uma iniciativa e um investimento do Super Terminais para amenizar os impactos da seca na indústria amazonense, não apenas mantendo o escoamento da produção da Zona Franca durante períodos de vazante severa, mas também contribuir para a estabilidade econômica da região, demonstrando compromisso com a inovação e a resiliência frente aos desafios climáticos”, afirma Marcello Di Gregorio, Diretor do Super Terminais, parceiro da Norcoast nesta operação.

### **Segurança e prevenção**

A Cattalini Terminais Marítimos está investindo em um projeto inédito no Porto de Paranaguá que visa fortalecer a segurança das suas operações. Pela primeira vez uma empresa do setor portuário local está adquirindo um Veículo Proporcionalizador de Espuma (VPE), para atuação nos Centros de Tancagem que operam com líquidos inflamáveis.

“Embora tenhamos sistemas fixos e eficientes o VPE foi adquirido como equipamento adicional e preventivo. É um diferencial importante que contribui para o controle de incidentes em menor tempo nos terminais de armazenamento de produtos inflamáveis”, explicou Perci Fregadolli Jr, gerente de operações e coordenador da Brigada de Emergência da Cattalini Terminais.

Para atender as características físicas dos Centros de Tancagem e as especificidades das operações da Cattalini, o projeto de montagem do VPE foi adaptado para atuar especialmente em sinistros de produtos inflamáveis que demandam Líquido Gerador de Espuma (LGE). Entre os seus diferenciais está a alta capacidade de vazão de solução (água + LGE) que chega a 11 mil litros/minuto com longo alcance e alta precisão. O VPE não armazena água, mas possui equipamentos integrados para bombeamento de fontes fixas, conectado ao sistema de prevenção de emergências do terminal.

O VPE possui chassi da montadora Scania, modelo R560 Super XT – o mais robusto disponível no mercado - e a responsável pela instalação dos sistemas de bombas e LGE é a Mitren, uma das maiores implementadoras de veículos especiais do Brasil. Para a operação do equipamento, a Cattalini está preparando sua equipe de brigadistas através de treinamentos específicos de pilotagem em emergências e operação de bombas em viaturas de combate para atendimento 24 horas por dia de sua estrutura.

### **VTMIS**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) está efetuando um levantamento de preços para orientar o edital de contratação do sistema de gerenciamento do tráfego de navios no Portos de Santos (o VTMIS, na sigla em Inglês de Vessel Traffic Management and Information System). A consulta servirá para aferir o valor de mercado do serviço e proporcionar a concorrência para a sua contratação.

As regras para a participação podem ser consultadas no site do Porto de Santos. A contribuição das empresas interessadas é voluntária e não implica nem na contratação dos serviços por parte da APS nem na obrigatoriedade de participação na concorrência por parte da empresa que fornecer seu orçamento. Os participantes deverão assinar Termo de Confidencialidade para ter acesso às especificações técnicas do Projeto, que serão enviadas pela APS aos interessados.

O VTMIS é uma ampliação do sistema de monitoramento de tráfego de embarcações que incorpora equipamentos e ferramentas tecnológicas para o gerenciamento do Porto como um todo, com o objetivo de garantir a segurança e eficiência da navegação e das operações portuárias, a salvaguarda da vida humana no mar e a preservação do meio ambiente.

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

**Data: 23/09/2024**

### MARINHA QUER APLICAR VALORES EXTRAORÇAMENTÁRIOS EM ESCOLAS. EBNS DEFENDEM ATUALIZAÇÃO CONSTANTE DAS DEMANDAS

Por Danilo Oliveira Navegação 22/09/2024 - 12:44



A Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil tem expectativa de aplicar R\$ 40 milhões extraorçamentários que podem ser destinados a melhorias para as demandas identificadas na formação de marítimos em 2024. A expectativa é que, a partir de 2025, o ensino profissional marítimo (EPM) passe a contar com R\$ 80 milhões anuais. O diretor de portos e costas, André Macedo, diz que são recursos garantidos pela lei complementar (LC 200/2020), que passou a valer em 2023. Macedo destaca que são valores que não competem com orçamento de ministérios.

O entendimento da DPC é que os recentes estudos contratados pelos armadores podem ser aperfeiçoados, pois precisam incorporar alguns números que são importantes. Macedo diz que a autoridade marítima vem trabalhando na atualização curricular e que busca formas de aprimorar o sistema para melhor atender empresas de navegação e trabalhadores.

Ele ressalta que os recursos extraordinários serão aplicados principalmente no Ciaga (RJ) e no Ciaba (PA), criados em 1971. Há uma perspectiva de aumento gradativo das vagas nas escolas, com incremento de 30 vagas para o Ciaga em 2024 e há previsão de aumentar outras 30 em 2025, além de 30 outras no Ciaga a partir de 2025.

Macedo afirma que as perspectivas são boas com a possibilidade de liberar recursos extraorçamentários aplicando diretamente para o EPM. Segundo o diretor de portos e costas, sempre cabe à diretoria ouvir o lado do trabalhador e do empresário, buscando o mais importante para o país. “Temos muito que melhorar, precisamos efetivamente da Abeam (apoio marítimo), Abac (cabotagem) e Sindmar/CONTTMAF (marítimos) para fazer o melhor ensino profissional marítimo possível para o Brasil e para a sociedade”, declarou durante a 18ª Navalshore, em agosto, no Rio de Janeiro.

Na ocasião, ele relatou conversas com os segmentos envolvidos e trabalhos no sentido de atualização dos currículos. “Vamos chamar todo mundo para trabalharmos juntos porque entendemos que os navios estão numa situação nova, em que precisamos melhorar currículos para atender melhor às EBNS e os trabalhadores”, garantiu Macedo.

A Marinha possui 71 órgãos de execução (OE) em todo o Brasil, incluindo 69 delegacias, capitânias e agências, além das escolas de formação — Ciaga e Ciaba. O diretor de portos e costas destaca que são formados aquaviários em todos os estados brasileiros. A autoridade marítima trabalha com a previsão de capacitar 21 mil aquaviários em 2024.

O planejamento de cursos para este ano, até o fechamento desta edição, era de 813, conforme dados da DPC. Caso se confirme, essa será a maior quantidade de cursos realizados dos últimos cinco anos: foram 644 em 2023, 769 (2022), 700 (2021) e 584 (2019). Em 2020, por conta da pandemia de Covid-19, o número de cursos despencou para 170.

O Brasil tem aproximadamente 66 mil marítimos, 69 mil fluviais e 55 mil pescadores, além de mergulhadores, práticos e agentes de manobra, totalizando quase 195 mil trabalhadores cadastrados no sistema Sisaqua, que abrange normas de verificação e o cadastro de aquaviários e armadores. “Faremos auditoria própria da DPC no nosso sistema para verificar se os dados estão corretos. É preciso confirmar dados das necessidades que são apresentadas à autoridade marítima”, explica Macedo.

Empresas de navegação identificam demanda crescente por marítimos nos segmentos de cabotagem e de apoio marítimo, com alguns relatos de dificuldades de contratação de marítimos



brasileiros. Um estudo desenvolvido pela Fundação Vanzolini e pelo Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária da USP (Cilip), contratado pela Abac e o Syndarma/Abeam, indicou uma possível falta de oficiais num horizonte próximo e que a Marinha do Brasil deveria se preparar para formar, ao menos, quatro mil oficiais de marinha mercante (OMM) até 2030.

As entidades sugerem, entre outras propostas, a atualização das demandas a fim de atender às reais necessidades do setor. No radar estão demandas da cadeia de petróleo e gás, o crescimento da cabotagem e novas demandas, como a logística de suporte a parques eólicos offshore.

O trabalho, contratado pela Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) e o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), alerta que a carência desses profissionais pode trazer dificuldades e prejuízos significativos para a qualidade dos serviços ou até inviabilizar as operações das empresas brasileiras de navegação (EBNs) na navegação doméstica e no apoio offshore. No apoio marítimo, há uma expectativa de que a frota alcance 500 embarcações até o final do ano, ante cerca de 440 operando em AJB atualmente. De acordo com Syndarma/Abeam, a complexidade de grande parte das embarcações de apoio também mostra que está na hora de atualização de currículos.

A vice-presidente executiva da Abeam, Lilian Schaefer, também observa a chegada de embarcações de apoio offshore ao mercado brasileiro, o que aumenta a dificuldade de as empresas terem em seus quadros quantidade e qualidade suficientes para essas embarcações. “Precisamos de mão de obra para guarnecer nossas embarcações”, apontou Lilian no painel da Navalshore.

O diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano, entende ser importante uma formação perene e linear para evitar um ‘efeito sanfona’. Ele considera que, dependendo dos parâmetros, os números podem variar, mas há um consenso de que está mais difícil tripular navios. “Não divergimos dos números, precisamos afinar os dados”, ponderou Resano. Ele acrescenta que a cabotagem brasileira tem disposição para aumentar o número de navios. Resano lembra que, desde outubro de 2023 até agora, foram incorporadas nove embarcações para EBNs que operam na costa brasileira.

O presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), Carlos Müller, chamou a atenção para o contingenciamento de recursos do FDEPM. Müller também defendeu que as EBNs ofereçam vagas de estágio supervisionadas. Em 2024, mais de 150 oficiais foram encaminhados para o estágio supervisionado em empresas do setor, atendendo aos requisitos da autoridade marítima brasileira.

O diretor de portos e costas diz que houve algumas dúvidas sobre a metodologia dos cálculos do estudo da Vanzolini apresentado e que a DPC estava finalizando o processo para oficializar perguntas com os pontos de divergência dos dados. “Existem dúvidas sobre alguns métodos de cálculo porque esse é o resultado final da comparação do estudo da DPC com estudo da Vanzolini sobre oferta de oficiais da marinha mercante em 2024”, comenta Macedo. Ele alega que o estudo da Vanzolini não considerou, por exemplo, estágio supervisionado cuja previsão da DPC é de 230 em 2024, com cerca de 150 já fechados, conforme os números da diretoria da Marinha. Macedo também cita os cursos ERON/EROM, para requalificação de pessoal de marinha mercante por meio de prova para voltar ao mercado.

Macedo cita ainda números de cursos ATNO, ATON e ASON, além dos subalternos, que possui dois cursos (ACOM-B e ACON-B). Ele acrescenta que a previsão de 285 vagas na Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) precisa considerar três a quatro anos à frente para poder fechar da melhor maneira possível. “A Vanzolini deixou de considerar alguns números que consideramos extremamente importantes para esse processo”, salienta Macedo.

O diretor de portos e costas frisa que existem muitos pontos de convergência com a autoridade marítima, como a necessidade de melhorar a quantidade de alunos nas escolas e voltar a buscar a formação máxima. “Cabe a nós apresentar nosso ponto de vista para acertarmos (...). A situação





não é tão ruim quanto estava parecendo inicialmente no estudo. Esse é o posicionamento da DPC”, pontuou.

No setor de navegação há expectativas em relação a quando os valores extraordinários serão liberados e a quanto desse total será destinado efetivamente à formação de marítimos. Uma fonte comentou, em caráter reservado, que não há transparência suficiente quanto a esses valores. “Sabemos que esses recursos serão aplicados para várias coisas no EPM, e não apenas para formação de marítimos”, disse.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 22/09/2024*

## PRODUTOS E SERVIÇOS 743

*Da Redação Produtos e serviços*

### Flutuadores

Com o crescimento das operações Ship to Ship (STS) em movimento em áreas offshore ou fundeadas, a EPS / Environmental Products lança no mercado flutuadores para mangote rígidos. Resistentes a água do mar, com fixação por parafusos, são fabricados em polietileno linear de média densidade na cor laranja.

Os flutuadores são utilizados em ambientes marítimos e fluviais nos trabalhos que envolvam a transferência de líquidos, como petróleo, água, esgoto e produtos químicos, por dutos subaquáticos. Um dos riscos ao lidar com líquidos é o vazamento, especialmente quando o trabalho envolve substâncias químicas. O equipamento tem a função de manter os mangotes acima do nível do mar, o que ajuda a evitar vazamentos, especialmente em plataformas offshore.

Segundo o diretor da EPS, Claudio Tavares, em janeiro deste ano, durante operação ship to ship no píer do Terminal de São Sebastião (Tebar), no litoral norte de São Paulo, ocorreu vazamento de petróleo na conexão flangeada entre os mangotes conectados dos navios NT Milton Santos e Eagle Colatina. O vazamento atingiu a superfície da água, tendo uma pequena parte ultrapassado a barreira de contenção. A EPS viu a necessidade do segmento atender as exigências ambientais e passou a fabricar os flutuadores para mangote rígido.

### Controle de manutenção

A R.S. Carvalho Navegação, empresa ativa no mercado offshore desde 2006, firmou uma parceria com a TOTVS, empresa de tecnologia. Com uma operação estabelecida na cidade de Macaé, no Rio de Janeiro, a companhia realiza a locação de embarcações de diferentes portes. Para estabelecer maior qualidade e controle no processo de manutenção dos seus navios, assim como na gestão dos contratos de locação, a empresa contratou diversas soluções da TOTVS.

Toda a gestão administrativa da R.S. Carvalho Navegação passa a ser suportada pelo TOTVS Backoffice – Linha Protheus, sistema de gestão completo, integrado e flexível, com módulos personalizáveis. Já com o TOTVS Manutenção de Ativos – Linha Protheus, que oferece o controle da gestão de ativos de forma automática e mais inteligente, a companhia poderá programar a execução de todas as atividades de manutenção preventiva ou corretivas. A solução permite acompanhar as embarcações paradas, qual é o custo dessa paralisação e o custo de manutenção, além de outros KPIs fundamentais para a gestão de manutenção.

A R.S. Carvalho Navegação também implementou o TOTVS Transmite, que permite, de maneira automática, que a empresa faça o gerenciamento de documentos fiscais eletrônicos e a manifestação do destinatário.

### Curso de Direito Marítimo

A FGV Direito Rio está com as inscrições abertas para o curso de curta duração em Direito Marítimo, voltado para advogados e profissionais de outras áreas de conhecimento, que atuem diretamente ou tenham o Direito Marítimo como ferramenta na condução de seus projetos. O objetivo do curso é fornecer um panorama geral da legislação marítima-portuária, assim como uma visão do mercado



em que tais atividades estão inseridas, com destaque para os principais contratos adotados por este setor, além de uma análise prática das operações marítimas e portuárias.

Neste curso intensivo, com duração total de 33 horas, advogados, empresários e ocupantes de funções executivas, jurídicas ou operacionais nas atividades da navegação interior e cabotagem, longo curso, apoio portuário e “off-shore”, seguros marítimos, construção naval, operadores portuários, tradings, forwarders, agentes e players do comércio internacional e demais partícipes do comércio marítimo internacional e dos setores portuários e de infraestrutura e logística vão percorrer uma variedade de tópicos atuais e relevantes sobre o tema.

São eles: fontes do direito marítimo e organismos internacionais; players da indústria; contratos de afretamento; contratos de transporte marítimo; poluição marítima e responsabilidades; tribunal marítimo - fatos e acidentes da navegação; contencioso marítimo e arbitragem; seguros marítimos; regulação do setor marítimo; direito tributário e aduaneiro na seara marítima; trabalho marítimo.

As aulas acontecerão as terças e quintas, das 19h às 22h, na sede da FGV, na Praia de Botafogo, Rio de Janeiro.

As inscrições podem ser feitas pelo site da instituição até o dia 20 de outubro e o curso está programado para iniciar no dia 22 de outubro. Os participantes que tiverem presença mínima de 75% receberão certificado digital de conclusão do curso.

### **Trânsito aduaneiro**

A Movecta recebeu autorização da Receita Federal do Brasil para operacionalizar Declaração de Trânsito Aduaneiro de forma Simplificada (DTA-S) com origem do Porto de Itapoá (SC) e Paranaguá (PR). A anuência simplifica o serviço já realizado no transporte de mercadorias de um recinto alfandegado a outro, sob controle aduaneiro, com a suspensão dos impostos.

Por ser um Operador Econômico Autorizado (OEA) junto à Receita Federal, a companhia conseguiu a autorização que agiliza o transporte das cargas depositadas em locais alfandegados de zona primária. A DTA Simplificada dispensa a presença física de autoridades da Receita Federal no momento do carregamento do porto e origem.

Na etapa de recebimento dos materiais no local de destino, a conclusão de trânsito também acontece de maneira automática, após a recepção do veículo no Siscomex Trânsito, o que garante maior agilidade na chegada, sem a necessidade de aguardar a análise e registro dos representantes do órgão fiscalizador.

### **Mitigação da seca**

A Norcoast, empresa brasileira de navegação costeira, em parceria com o Super Terminais, anuncia solução para mitigar os possíveis impactos causados pela seca no Amazonas. A operação se concentra no transbordo de contêineres através de um píer flutuante de 240 metros de comprimento e 24 metros de largura instalado na região de Itacoatiara. Ele vai estar disponível para operar a partir de setembro. O objetivo é garantir a continuidade do fluxo logístico durante o período de seca.

Ricardo Nuno, diretor de Operações da Norcoast, explica que esse terminal vai ficar posicionado, antes de dois pontos considerados críticos no rio Amazonas (Tabocal e Enseada do Rio Madeira), que na época de estiagem não têm profundidade suficiente para a passagem do navio. “Com esta solução todo o volume será movimentado para as balsas que conseguirão navegar e levar os containers até Manaus, afirma”.

Essa operação será realizada com os navios da Norcoast atracando no pier flutuante, e as balsas ancorando a contrabordo neste mesmo píer, onde três guindastes, com braços de 64 metros, farão a retirada dos contêineres do navio e posicionando eles na balsa para que sigam a viagem.



A época de estiagem não é uma novidade no Amazonas, e a previsão é que neste ano a seca seja ainda mais severa do que a do ano passado, acendendo o alerta para problemas de abastecimento, em um período de alta demanda, quando o comércio se prepara para as vendas de fim de ano.

Gustavo Paschoa, CEO da Norcoast, destaca que o cenário é preocupante, já que na Amazônia as estradas são os rios, e é através deles que ocorre toda a dinâmica da economia regional. “Estamos trazendo esta mitigação para garantir a navegação costeira mesmo no período de seca para não afetar a fluidez logística nesta região. Sabemos do impacto na economia e social de uma severa estiagem, como ocorreu no ano passado, e que tudo indica que se repetirá este ano”, complementa.

“A Operação Itacoatiara é uma iniciativa e um investimento do Super Terminais para amenizar os impactos da seca na indústria amazonense, não apenas mantendo o escoamento da produção da Zona Franca durante períodos de vazante severa, mas também contribuir para a estabilidade econômica da região, demonstrando compromisso com a inovação e a resiliência frente aos desafios climáticos”, afirma Marcello Di Gregorio, Diretor do Super Terminais, parceiro da Norcoast nesta operação.

### **Segurança e prevenção**

A Cattalini Terminais Marítimos está investindo em um projeto inédito no Porto de Paranaguá que visa fortalecer a segurança das suas operações. Pela primeira vez uma empresa do setor portuário local está adquirindo um Veículo Proporcionador de Espuma (VPE), para atuação nos Centros de Tancagem que operam com líquidos inflamáveis.

“Embora tenhamos sistemas fixos e eficientes o VPE foi adquirido como equipamento adicional e preventivo. É um diferencial importante que contribui para o controle de incidentes em menor tempo nos terminais de armazenamento de produtos inflamáveis”, explicou Perci Fregadolli Jr, gerente de operações e coordenador da Brigada de Emergência da Cattalini Terminais.

Para atender as características físicas dos Centros de Tancagem e as especificidades das operações da Cattalini, o projeto de montagem do VPE foi adaptado para atuar especialmente em sinistros de produtos inflamáveis que demandam Líquido Gerador de Espuma (LGE). Entre os seus diferenciais está a alta capacidade de vazão de solução (água + LGE) que chega a 11 mil litros/minuto com longo alcance e alta precisão. O VPE não armazena água, mas possui equipamentos integrados para bombeamento de fontes fixas, conectado ao sistema de prevenção de emergências do terminal.

O VPE possui chassi da montadora Scania, modelo R560 Super XT – o mais robusto disponível no mercado - e a responsável pela instalação dos sistemas de bombas e LGE é a Mitren, uma das maiores implementadoras de veículos especiais do Brasil. Para a operação do equipamento, a Cattalini está preparando sua equipe de brigadistas através de treinamentos específicos de pilotagem em emergências e operação de bombas em viaturas de combate para atendimento 24 horas por dia de sua estrutura.

### **VTMIS**

A Autoridade Portuária de Santos (APS) está efetuando um levantamento de preços para orientar o edital de contratação do sistema de gerenciamento do tráfego de navios no Portos de Santos (o VTMIS, na sigla em Inglês de Vessel Traffic Management and Information System). A consulta servirá para aferir o valor de mercado do serviço e proporcionar a concorrência para a sua contratação.

As regras para a participação podem ser consultadas no site do Porto de Santos. A contribuição das empresas interessadas é voluntária e não implica nem na contratação dos serviços por parte da APS nem na obrigatoriedade de participação na concorrência por parte da empresa que fornecer seu orçamento. Os participantes deverão assinar Termo de Confidencialidade para ter acesso às especificações técnicas do Projeto, que serão enviadas pela APS aos interessados.



O VTMS é uma ampliação do sistema de monitoramento de tráfego de embarcações que incorpora equipamentos e ferramentas tecnológicas para o gerenciamento do Porto como um todo, com o objetivo de garantir a segurança e eficiência da navegação e das operações portuárias, a salvaguarda da vida humana no mar e a preservação do meio ambiente.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/09/2024*

### EDITORIAL 743

*Da Redação Editorial*

A 18ª Navalshore trouxe perspectivas positivas para a indústria, que espera um aumento gradativo de encomendas. Os movimentos pela retomada das atividades de construção dominaram os discursos de abertura do evento, realizado em agosto. Além do primeiro edital e dos planos da Transpetro de contratar até 25 navios até 2025, existem oportunidades nos bids da Petrobras para barcos de apoio e também segmentos já possuem demanda perene, como a navegação interior.

O segmento de apoio marítimo celebra o bom momento, com a alta taxa de empregabilidade da frota e com novas contratações da Petrobras em curso. O Syndama/Abeam já vislumbra que a frota volte a alcançar a marca de 500 unidades até o final de 2024. Oportunidade também para estaleiros que se organizam com a expectativa de novas encomendas para construção de barcos de apoio, que chegam com especificações para redução de emissões e conteúdo local de 40%.

O bom momento do offshore e também da cabotagem traz outros desafios como a defesa do marco regulatório, em especial com a preservação do Registro Especial Brasileiro (REB), ameaçado por propostas em discussão na esfera da Reforma Tributária (PLP 68/2024). Estaleiros e empresas brasileiras de navegação (EBN) estão na linha de frente para a manutenção do REB no texto em tramitação no Congresso.

As EBN, do apoio marítimo e da cabotagem, também estão em diálogo permanente junto à Marinha do Brasil quanto à questão da formação de marítimos diante do aquecimento das atividades de navegação e de O&G. A autoridade marítima discute com as empresas e sindicatos para chegar a um consenso sobre a demanda por novos profissionais e sobre a quantidade de novas vagas nos cursos.

Esta publicação também destaca que o transporte de cargas a granel tem um panorama favorável que ainda esbarra na necessidade de avanços na intermodalidade para tornar a logística de escoamento de grãos, minérios e combustíveis mais célere e eficiente.

Outro indício de aquecimento das atividades de navegação presente nesta edição são as operações ship-to-ship, que registraram aumento expressivo no número de manobras em 2023, refletindo o crescimento do mercado de exportação de petróleo e a crescente demanda por importação de gás para geração térmica.

No ciclo reverso da cadeia de O&G, o Brasil ainda precisa definir políticas para atividades de reciclagem que deem segurança jurídica ao setor e que estimulem a economia circular. O projeto de lei 1.584/2021, em tramitação na Câmara dos Deputados, já teve o relatório finalizado e, em breve, voltará a ser debatido pelos parlamentares. A proposta estabelece diretrizes para a gestão do descomissionamento de estruturas offshore e reciclagem de embarcações, bem como para a gestão de materiais perigosos e a orientação para os diversos atores envolvidos nesse processo.

Esta edição circula na Rio Oil & Gas (ROG.e 2024), no Rio de Janeiro (RJ).

Boa leitura.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 22/09/2024*

### P-19 PRECISOU SER ESTABILIZADA PARA EVITAR ACIDENTE

Por Danilo Oliveira Offshore 21/09/2024 - 22:53



#### Reprodução redes sociais

Unidade da Petrobras sofreu 'inclinação acidental' na tarde de sábado (21), correndo risco de adernar. Companhia informou que situação foi normalizada rapidamente sem intercorrências

A Petrobras informou que conseguiu estabilizar em posição de segurança a P-19, que teve problemas e começou a adernar. O incidente ocorreu por volta das 12 horas deste sábado (21).

Procurada pela Portos e Navios, a companhia afirmou que o problema ocorreu durante manobra de estabilidade, causando uma inclinação acidental da plataforma, localizada no Campo de Marlim, na Bacia de Campos.

“A situação foi rapidamente normalizada e a P-19 encontra-se em condição segura, sem que houvesse danos às pessoas e ao meio ambiente”, ressaltou a Petrobras em comunicado. Atualmente, a unidade marítima está em processo de descomissionamento, após o encerramento da sua atividade produtiva.

No comunicado enviado na tarde de hoje, a Petrobras acrescentou que informou as autoridades competentes sobre o ocorrido e instalou comissão técnica para investigar as causas da ocorrência.

De acordo com o Sindicato dos Petroleiros do Norte Fluminense (SindipetroNF), a unidade foi estabilizada com auxílio de um AHTS (manuseio de âncoras) para evitar sobrecarga sobre as amarras. O sindicato informou que desembarcaram 24 petroleiros considerados 'não essenciais' para o momento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 23/09/2024

### PORTARIA DEFINE REGRAS PARA DISCUTIR CONFLITOS EM CONTRATOS DE CONCESSÃO E ARRENDAMENTOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 20/09/2024 - 21:40

Prazo de admissibilidade de processos por parte do Ministério de Portos e Aeroportos é de até 60 dias, podendo ser prorrogado por igual período

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou, nesta sexta-feira (20), uma portaria com requisitos e procedimentos para admissibilidade de solução consensual de controvérsias relevantes e prevenção de conflitos relacionados aos contratos de concessão e arrendamento firmados junto à Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do Tribunal de Contas da União (TCU). O MPor ressaltou que o procedimento não exclui a utilização de outros meios e instâncias de solução alternativa de conflitos, como aqueles existentes na Advocacia-Geral da União (AGU) nas agências reguladoras, sendo a escolha facultada ao ministério.

Os métodos previstos na portaria 443/2024 seguem como diretrizes: primazia do interesse público; efetividade de políticas públicas setoriais; viabilidade técnica, econômica e jurídica; garantia de investimentos que tenham por objetivo garantir segurança, capacidade e adequado nível de serviço; e atualidade dos contratos de concessão e arrendamento face às características da demanda atual e futura para cada infraestrutura.

A secretaria executiva encaminhará o processo de solicitação de solução consensual à secretaria competente para a análise de mérito da admissibilidade. O prazo de admissibilidade por parte do ministério é de até 60 dias, a contar do primeiro dia útil subsequente à data de protocolo da solicitação, podendo ser prorrogado por igual período. A Secretaria finalística competente poderá

providenciar a coleta de informações acerca da concessão sob análise junto às agências reguladoras vinculadas ao MPor.

A manifestação técnica da secretaria deverá trazer o relato das atividades e das análises realizadas, inclusive quanto aos critérios de referência utilizados em cada análise, bem como a descrição dos aspectos relevantes sobre a execução do objeto da concessão ou do arrendamento portuário. No caso de manifestação técnica com posicionamento não favorável, caberá à secretaria finalística encaminhar o processo para a secretaria executiva submeter à deliberação do ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho.

Previamente ao encaminhamento do requerimento ao TCU, os autos deverão ser encaminhados à AGU para análise e manifestação. Havendo decisão pela admissibilidade da solicitação de solução consensual, o titular da pasta encaminhará o requerimento à Corte de Contas, nos termos definidos em regulamentação própria do tribunal.

Para a assinatura dos acordos, após a finalização do procedimento da solução de consenso de forma favorável, é necessário haver a renúncia de todos os processos judiciais, administrativos e arbitrais existentes relacionados às controvérsias em curso e à prevenção de conflitos. Outra exigência é a concordância com a instauração automática de processo de caducidade.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/09/2024*

## EM SANTOS, PADILHA DESTACA INVESTIMENTOS FEDERAIS NO PORTO

*Da Redação Portos e logística 20/09/2024 - 20:20*



O ministro-chefe da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, afirmou, nesta sexta-feira (20), que o Porto de Santos e a Baixada Santista vivem um 'momento histórico' com R\$ 12 bilhões em investimentos federais. Entre as obras, estão o aprofundamento do canal, a construção do túnel Santos-Guarujá, além da revitalização do cais do Valongo e do aeroporto em Guarujá.

O ministro também garantiu apoio à manutenção do cais público, importante para a geração de empregos, e reafirmou o compromisso do governo com os trabalhadores portuários.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 20/09/2024*

## DOCAGENS E SERVIÇOS COM PRIORIDADE DO FMM SERÃO REALIZADAS EM 4 ESTALEIROS

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 20/09/2024 - 19:06*



**Arquivo/Divulgação**

CDFMM concedeu mais de R\$ 200 milhões em prioridades de apoio do fundo setorial para instalações nas regiões Sul e Sudeste

As últimas prioridades concedidas pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante somam R\$ 214,3 milhões entre docagens, reparo e manutenção de embarcações. Os serviços envolvem serviços em quatro estaleiros das regiões Sul e Sudeste. As intervenções abrangem os segmentos de cabotagem, apoio marítimo e navegação interior. Os projetos foram priorizados na 56ª reunião ordinária do CDFMM, que ocorreu no último dia 6 de setembro.

Para o Estaleiro Mauá, em Niterói (RJ), está prevista a docagem do gaseiro Forte de São Luiz. A empresa de navegação obteve prioridade de R\$ 22,9 milhões. O Mauá também é o estaleiro previsto em duas prioridades concedidas à OceanPact — uma do OSRV (combate ao derramamento de óleo) Martin Vaz, no valor de R\$ 12,8 milhões e outra para o reparo e manutenção do RSV Parcel das Paredes, de R\$ 4,9 milhões.

A Wilson Sons Estaleiros, no Guarujá (SP), fará a docagem do gaseiro Forte de Copacabana, da Elcano, que recebeu prioridade de R\$ 21,7 milhões. O estaleiro também está previsto para reparos e manutenções de embarcações de apoio marítimo. Uma delas do PSV Torda, da Magallanes Navegação, cuja prioridade é de R\$ 24,3 milhões. As demais serão realizadas em 12 PSV da Wilson Sons Ultratug Offshore (Alcatraz, Saveiros Atobá, Batuira, Larus, Ostreiro, Pardela, Saveiros Pelicano, Prion, Sterna, Tagaz, Talha-Mar e Saveiros Gaivota), com valor total de R\$ 108,6 milhões.

O Estaleiro Lacel Soluções em Serviços, em São Jerônimo (RS) está previsto para docagens e reparo de embarcações de navegação interior da Navegação Aliança. A empresa recebeu uma prioridade de R\$ 3,8 milhões para os procedimentos em duas barcas fluviais (Aliança III e Aliança IV) e outra, de R\$ 1,6 milhão, para o empurrador/rebocador fluvial Trevo I.

Já o Estaleiro Navship, em Itajaí (SC), fará o reparo do PSV Campos Captain e do RSV Wildebeest, da Bram Offshore, que recebeu do conselho diretor do fundo setorial uma prioridade de apoio financeiro no valor total de R\$ 13,7 milhões para as intervenções nas duas embarcações.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 20/09/2024*

## TRAFIGURA APOSTA EM AÇÕES COMPLEMENTARES PARA DESCARBONIZAÇÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

*Da Redação Navegação 20/09/2024 - 20:40*



Diante da urgência de descarbonizar o transporte marítimo, empresas vêm implementando uma série de ações para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE). A Trafigura apostou, entre suas principais iniciativas, a encomenda de quatro navios de transporte de gás capazes de operar com amoníaco de baixo carbono, com o primeiro previsto para entrega em 2027.

A empresa, fretadora de navios-tanque, acompanha as discussões na Organização Marítima Internacional (IMO) a respeito da criação de um imposto sobre o carbono e a implementação de um sistema de cobrança de taxas para promover a descarbonização a longo prazo. A empresa defende a aprovação desse tipo de sistemas, mas também considera importante adoção de outras medidas para reduzir as emissões de carbono.

"Olhando para o futuro, pensamos que o amoníaco e o metanol de baixas emissões acabarão por se tornar os principais combustíveis para o transporte marítimo do futuro. Entretanto, temos de tomar todas as medidas possíveis para reduzir, evitar ou mitigar as emissões de GEE hoje, a fim de evitar que as alterações climáticas se tornem ainda mais difíceis de resolver no futuro. Não há tempo a perder", acredita a empresa.

A avaliação da Trafigura é que o setor de transporte marítimo, responsável por cerca de 3% das emissões globais de GEE, enfrenta desafios adicionais com as recentes perturbações no comércio mundial, que podem aumentar ainda mais essas emissões. "Não existe uma solução simples para a descarbonização do transporte marítimo e será necessário um leque de opções para reduzir as emissões atuais e futuras", avalia a empresa.

No curto prazo, as soluções incluem o uso de biocombustíveis como o 'B30', melhorias na eficiência energética dos navios e a redução da velocidade de navegação. Também está sendo adotada a digitalização para monitorar as emissões em tempo real e otimizar o consumo de combustível. Para a

Trafigura, essas ações imediatas são essenciais para mitigar os impactos ambientais atuais, enquanto se caminha em direção à adoção de combustíveis com baixas emissões, como amoníaco e metanol, que deverão desempenhar um papel crucial no futuro do transporte marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 20/09/2024

## WÄRTSILÄ FORNECERÁ SISTEMA DE RELIQUEFAÇÃO PARA FSRUS DA EXCELERATE ENERGY

Por Da Redação Indústria naval 20/09/2024 - 19:25



### Divulgação

A Wärtsilä Gas Solutions fornecerá sistemas de reliquefação para retrofit em unidades de regaseificação de armazenamento flutuante (FSRUs) da Excelerate Energy. De acordo com a empresa finlandesa, o pedido será registrado no quarto trimestre de 2024. O sistema Compact Reliq Double, baseado na tecnologia de ciclo Brayton reverso, permitirá reliquefazer o gás de ebulição e retorná-lo aos tanques, reduzindo emissões e economizando carga.

A tecnologia também busca reduzir custos de manutenção e operação para a operadora. A entrega está prevista para o início de 2026. "Estamos comprometidos em reduzir a pegada ambiental em todas as nossas operações, e este projeto é uma parte substancial desse compromisso. Estamos muito satisfeitos em fazer parceria com a Wärtsilä Gas Solutions para este projeto, pois sua experiência incomparável em sistemas de reliquefação, tecnologia de ponta e recursos completos de engenharia de projeto os tornam o parceiro ideal para nós", disse David Liner, COO da Excelerate Energy.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 20/09/2024

## SEGURADORAS SE ADAPTAM À SECA NO AM COM COBERTURAS ESPECÍFICAS PARA NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 20/09/2024 - 19:05



### Divulgação

Com agravamento da crise logística na região, seguradoras ajustam apólices para mitigar riscos e atender demanda crescente de empresas afetadas pela estiagem

A intensa seca que atinge a Amazônia, agravada pelas mudanças climáticas e pelo fenômeno El Niño, tem causado sérios impactos na logística fluvial da região. Com rios em níveis críticos, as operações de transporte enfrentam grandes

dificuldades, principalmente em setores vitais como o abastecimento de combustíveis e o escoamento de grãos. Diante desse cenário, as seguradoras vêm ajustando suas apólices para proteger embarcações e cargas, minimizando os prejuízos causados pela paralisação e pelos riscos operacionais em rios cada vez mais rasos.

As seguradoras estão adaptando as coberturas para atender às necessidades das empresas que dependem da navegação fluvial. Segundo Marcos Franco, superintendente das áreas de marine, carga e logística da Marsh Brasil, o foco está em ajustar os contratos com base nas novas condições dos rios. "Estamos apoiando nossos clientes e esclarecendo primeiro quais tipos de cobertura eles possuem, quais os riscos de operar com níveis baixos de água e possíveis exclusões", afirmou. Franco destacou que, além das apólices tradicionais, a empresa tem oferecido coberturas específicas para o período de seca, em que os riscos são ampliados.





Entre os principais riscos cobertos, estão avarias nas cargas e danos às embarcações. As apólices de transportes nacionais, cascos marítimos e P&I (proteção e indenização) são fundamentais para garantir a proteção nesses casos. Entretanto, Franco esclareceu que a cobertura para atrasos na entrega, um dos problemas mais comuns em tempos de seca severa, é limitada. "Na apólice de 'transporte nacional', o atraso é excluído, mesmo que seja causado por um risco coberto", explicou, ressaltando que, em situações específicas, é possível negociar cláusulas adicionais para incluir multas por atraso.

Já Suellen Nepomuceno, head da área de marine and logistics da OneGlobal, destacou a importância de adaptar as apólices às novas realidades da operação fluvial. Um dos pontos principais é a possibilidade de estender o prazo de cobertura para cargas que ficam paradas por conta dos baixos níveis dos rios.

"As apólices cobrem um prazo comum de 60 dias, mas já vimos seguradoras estendendo este período para até 120 dias em casos excepcionais", explicou. Suellen também ressaltou a necessidade de incluir outros modais de transporte nas apólices, como as rotas terrestres, que têm sido uma alternativa para o escoamento das cargas.

Além disso, Suellen apontou o crescente interesse por seguros paramétricos, que podem cobrir perdas financeiras decorrentes de eventos climáticos extremos, como a seca severa. "Há uns 4/5 anos, as empresas não enxergavam alta necessidade desses seguros, mas, com a aceleração das mudanças climáticas, há um aumento considerável na procura", afirmou. O seguro paramétrico é visto como uma solução eficiente para mitigar os impactos financeiros causados pelo atraso ou cancelamento de operações logísticas.

As medidas preventivas são essenciais para que as empresas mantenham suas operações seguras e cobertas pelas apólices. A Marsh e a OneGlobal reforçam a necessidade de um planejamento robusto de contingência, monitoramento constante das condições dos rios e o uso de tecnologias que ajudem a prever os impactos da seca. Marcos Franco, da Marsh, recomendou a adoção de soluções como batimetria, para avaliar a capacidade de carga das embarcações, e investimentos em embarcações que possam operar em águas mais rasas. Suellen Nepomuceno, por sua vez, destacou a substituição de embarcações tradicionais por empurradores elétricos, que, além de serem mais sustentáveis, possuem um calado menor, facilitando a navegação em rios com níveis mais baixos.

"Empresas locais têm buscado apólices de seguros que atendam às suas crescentes demandas para atender a armadores, principalmente, que não conseguem navegar com seus navios e procuram essas empresas como alternativas. Como resultado, essas empresas precisam de limites e coberturas maiores do que sua cobertura regular para se protegerem de riscos maiores", disse Franco sobre o aumento na demanda por seguros fluviais.

Suellen Nepomuceno, da OneGlobal, também apontou para a expansão dos estudos sobre seguros paramétricos no mercado brasileiro, ainda que a oferta seja limitada e muitas vezes precise ser complementada com resseguradores internacionais. O impacto das mudanças climáticas no mercado de seguros para navegação fluvial é profundo. As empresas estão sendo forçadas a buscar soluções inovadoras para continuar operando e reduzir os riscos.

"Ainda que o aumento pelos seguros paramétricos resulte em contratações, o uso da apólice implica em atrasos ou cancelamento da entrega e sabemos que em logística o objetivo principal das empresas é a conclusão com êxito do transporte. Somos um país continental abençoados pela costa portuária e vias fluviais importantíssima para o escoamento agro no arco norte e polo industrial de Manaus, seria um grande impacto ambiental, econômico e operacional perdermos ainda que parcialmente este canal logístico essencial. Por isso é essencial a consultoria de um corretor especializado e com gestão ativa nos riscos e exposições dos clientes", finalizou Suellen.

O governo federal já anunciou investimentos emergenciais, incluindo dragagens nos principais rios, mas as seguradoras também desempenham um papel fundamental, ajudando a garantir que as operações logísticas continuem, mesmo diante de adversidades climáticas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 20/09/2024*

## ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS EM RECIFE

*Da Redação Portos e logística 20/09/2024 - 19:35*



### Divulgação

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou, nesta sexta-feira (20), a audiência pública 10/2024 sobre o arrendamento do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Recife (PE). O objetivo é receber sugestões para aprimorar os documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório.

O contrato prevê R\$ 1,3 milhão em investimentos ao longo de 25 anos. Interessados podem enviar contribuições até 25 de setembro por meio de formulário eletrônico disponível no site da Antaq, além de anexar arquivos via e-mail, seguindo os procedimentos indicados.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 20/09/2024*

## PORTO DE SUAPE REGISTRA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM AGOSTO

*Da Redação Portos e logística 20/09/2024 - 19:22*



### Divulgação

O Porto de Suape (PE) atingiu, em agosto, seu maior volume de movimentação de cargas desde o início das operações, com 2.658.036 toneladas. Esse resultado foi impulsionado principalmente pelos graneis líquidos, como petróleo e gasolina, que representam 65,5% do total movimentado. O crescimento foi de 41% em relação ao mesmo período de 2023.

Anteriormente, o recorde era de outubro de 2022, com 2.534.528 toneladas. No acumulado de 2024, o porto movimentou 17.150.473 toneladas, um aumento de 7,3% em relação ao ano passado.

A movimentação de graneis líquidos totalizou 1.716.490 toneladas, 37% maior que em agosto de 2023. A operação de contêineres também registrou alta de 31%, com 667.415 toneladas e 59.571 TEUs. Graneis sólidos, como trigo e coque de petróleo, tiveram o maior crescimento percentual, com 172% de aumento, totalizando 208.549 toneladas.

A carga geral solta, que inclui veículos, aço, açúcar e equipamentos para a indústria eólica, subiu 69%, alcançando 65.583 toneladas. As importações cresceram 94%, somando 765.557 toneladas, enquanto as exportações aumentaram 79%, chegando a 120.106 toneladas. A cabotagem teve alta de 25%, totalizando 1.772.374 toneladas.

Ao todo, ocorreram 162 atracações no porto pernambucano nesse período.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 20/09/2024*



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 100/2024  
Página 107 de 107  
Data: 23/09/2024  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPIING.COM](http://MERCOSHIPPIING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Fonte : InforMS  
Data: 23/09/2024