

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING



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

Edição 102/2024
Data: 25/09/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ACORDO É ASSINADO NO PORTO DE SANTOS E PERMITIRÁ REGISTRO DE CENTENAS DE TRABALHADORES	4
PORTO DE SANTOS MOVIMENTA MAIS DE 15 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS EM UM MÊS	5
PORTO ITAPOÁ TERÁ O MAIOR NÚMERO DE TOMADAS PARA CONTÊINERES REFRIGERADOS DE SANTA CATARINA.....	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
HORÁRIO DE VERÃO: ONS ESTIMA ECONOMIA DE R\$ 400 MILHÕES EM 5 MESES	6
ARBITRAGEM PELA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA É TEMA DE DEBATE NO RECIFE	7
OBRAS DA PISTA DO AEROPORTO DE NORONHA TÊM INÍCIO, AO CUSTO DE R\$ 60 MILHÕES.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
A ÚLTIMA REUNIÃO PARTICIPATIVA DA AGENDA REGULATÓRIA ANTAQ 2025-2028 SERÁ SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	11
AVIAÇÃO - BRASIL BATE RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS	11
PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM AGOSTO	12
DESBUROCRATIZAÇÃO - PUBLICADA A PORTARIA DE CRIAÇÃO DO COMITÊ DE ACOMPANHAMENTO DO PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
SUSTENTABILIDADE - NOVAS REGRAS EM CONCESSÕES AJUDAM A DESCARBONIZAÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS, AFIRMA RENAN FILHO EM EVENTO SOBRE MOBILIDADE VERDE	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E OS TERMINAIS PRIVADOS	14
NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO DE PORTO VELHO TEM OPERAÇÕES PARALISADAS PELA 1ª VEZ NA HISTÓRIA	15
<i>Porto paralisado 1</i>	15
<i>Porto paralisado 2</i>	15
<i>Aviação em alta 1</i>	15
<i>Aviação em alta 2</i>	15
REGIÃO SUDESTE - SOPESP E SINDESTIVA FIRMAM NOVA CONVENÇÃO COLETIVA EM SANTOS.....	16
REGIÃO SUL - CIDADE CATARINENSE RECEBERÁ ESCALA TESTE DE CRUZEIRO	17
NACIONAL - CRESCEM OPERAÇÕES POR VIA MARÍTIMA, APONTA RELATÓRIO DA ATP	17
SUDESTE EXPORT - JORGE LIMA DEFENDE PROTAGONISMO EMPRESARIAL NA INFRAESTRUTURA	18
SUDESTE EXPORT - FALTA DE REGULAÇÃO E FINANCIAMENTO DESAFIAM DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES.....	19
SUDESTE EXPORT - GARGALOS NO PORTO DE SANTOS COMPROMETEM EXPORTAÇÕES	20
SUDESTE EXPORT - NOVO RAMAL FERROVIÁRIO PROMETE FORTALECER LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS	21
SUDESTE EXPORT - PORTOSRIO APOSTA EM ACESSOS E EXPANSÃO PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE	23
SUDESTE EXPORT - NOVAS DIRETRIZES DA ANTAQ PRIORIZAM NAVEGAÇÃO INTERIOR E DIÁLOGO INTERNACIONAL	24
SUDESTE EXPORT - ADICIONAIS DE RISCO NOS PORTOS: ESPECIALISTAS DEBATEM O PESO DE LEGISLAÇÕES DESATUALIZADAS.....	25
SUDESTE EXPORT - COMPLEXIDADE DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO PAÍS CAUSA INCERTEZAS, DIZ ESPECIALISTA	27
INOVA EXPORT - STARTUPS VEEM OPORTUNIDADES PARA INOVAÇÃO EM LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA	28
INOVA EXPORT - ULTRACARGO REDEFINE OPERAÇÕES COM IA PARA LIDERAR O FUTURO DA ARMAZENAGEM	29
INOVA EXPORT - CONSTRUÇÃO CIVIL E INOVAÇÃO: O CHOQUE ENTRE TRADIÇÃO E TECNOLOGIA NOS GRANDES PROJETOS....	31
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INOVA EXPORT – EDIÇÃO SUDESTE: UM MARCO DE INOVAÇÃO E COLABORAÇÃO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA E PORTOS	33
BAHIA ECONÔMICA - BA	36
BAHIA TERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 6 BI, INCLUINDO R\$ 4,6 BI PARA O PORTO SUL EM ILHÉUS. VEJA A LISTAGEM DAS OBRAS	36
BAHIA CORRE RISCO DE ISOLAMENTO LOGÍSTICO COM A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA; DIZ FIEB	36
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	37
SOPESP E SINDESTIVA ASSINAM CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO.....	37
CONEXÃO SOPESP – AMÉRICO RELVAS DA ROCHA, DIRETOR COMERCIAL DA ADONAI QUÍMICA APRESENTA INOVAÇÕES E ESTRATÉGIAS DO TERMINAL DE LÍQUIDOS	38
FENOP E FEDERAÇÕES LABORAIS ASSINAM NR29 EM VITÓRIA	39
EVENTO DO PORTO DE SANTOS RECEBE INSCRIÇÕES DE TRABALHOS ACADÊMICOS E TÉCNICOS	39
MARINHA PROMOVE WORKSHOP FOCADO EM SEGURANÇA NUCLEAR NAVAL.....	40



JORNAL O GLOBO – RJ	41
FAZENDA TEM PREOCUPAÇÃO 'ENORME' COM APOSTAS E VAI MONITORAR ENDIVIDAMENTO POR CPF, DIZ SECRETÁRIO	41
PRÉVIA DA INFLAÇÃO DESACELERA PARA 0,13% EM SETEMBRO, APESAR DE AUMENTO NA CONTA DE LUZ	42
PPSA QUER VENDER 60 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO E FAZER O PRIMEIRO LEILÃO DE GÁS EM 2025	44
PETROBRAS: AUDITORIA DO TCU DIZ QUE GOVERNO LULA ATROPELOU CONSELHO PARA NOMEAR SECRETÁRIOS	45
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	48
'O BRASIL APRENDEU A VIVER DE RENDA E DEIXOU DE INVESTIR', DIZ JOSUÉ GOMES, PRESIDENTE DA FIESP	48
ENERGIA SOLAR E ANIMAIS NO MESMO LOCAL: O NOVO JEITO DOS FAZENDEIROS AMERICANOS DE GANHAR DINHEIRO.....	50
PAÍSES DEVEM CESSAR NOVOS INVESTIMENTOS EM EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO, DIZ SECRETÁRIO-GERAL DA ONU	53
VALOR ECONÔMICO (SP)	53
ESTAMOS TRABALHANDO PARA TRAZER MAIS GÁS, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS	53
ACABAR COM O PETRÓLEO NO MUNDO É FANTASIA', DIZ PRESIDENTE DA OPEP.....	54
PORTO DE ITAPOÁ E DE SÃO FRANCISCO DO SUL TÊM AVAL DO IBAMA PARA APROFUNDAR CANAL DE ACESSO A 16 METROS	56
HITACHI E NVIDIA CRIAM MONITORAMENTO DE FERROVIA COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS	58
'NAVEGUE SIMPLES' GANHA COMITÊ TÉCNICO	58
WSUT CONTRATA ASSESSORIA FINANCEIRA PARA AVALIAR VENDA DE AÇÕES	59
VLI E ALE FIRMAM PARCERIA PARA COMPENSAR CO2 NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS	60
SUAPE RECEBERÁ PRIMEIRA PLANTA DE E-METANOL DO BRASIL, COM INVESTIMENTO DE R\$ 2 BILHÕES	60
OPERADORAS VEEM OPORTUNIDADES NA REVITALIZAÇÃO DE CAMPOS MADUROS NO BRASIL.....	61
PORTO DO AÇU E HIF GLOBAL ASSINAM CONTRATO PARA INSTALAÇÃO DE E-METANOL NO BRASIL	61
ANP CONCLUI REPASSE DE ROYALTIES DA PRODUÇÃO DE JULHO PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS	62
PORTO ITAPOÁ AMPLIA CAPACIDADE PARA CONTÊINERES REFRIGERADOS	62
TCP RECEBE ATRACAÇÃO INAUGURAL DO SERVIÇO MARÍTIMO ATLAS.....	63
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ACORDO É ASSINADO NO PORTO DE SANTOS E PERMITIRÁ REGISTRO DE CENTENAS DE TRABALHADORES

Convenção coletiva reuniu operadores portuários e estivadores

Por Bárbara Farias



As ofertas de trabalho ocorrem diariamente por meio de escala digital disponível no site e aplicativo do Ogmo (Matheus Tagé/Arquivo AT)

Os sindicatos dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) e dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) assinaram nesta terça (24), à tarde, a convenção coletiva de trabalho (CCT) 2024/2026. O novo acordo permitirá o registro de aproximadamente 500 trabalhadores portuários avulsos, hoje cadastrados, no Órgão de Gestão de Mão de Obra do Porto de Santos (Ogmo Santos), além da abertura de mais 600 vagas de cadastro. A última convenção de trabalho foi firmada há 10 anos.

A Lei dos Portos (12.815/2013) determina que os operadores portuários requisitem mão de obra avulsa entre os portuários registrados e cadastrados no Ogmo Santos. Os registrados têm preferência na escolha dos trabalhos oferecidos e os cadastrados ficam com o serviço restante. As ofertas ocorrem diariamente por meio de escala digital disponível no site e aplicativo do Ogmo.

O presidente do Sindestiva, Bruno José dos Santos, calcula que aproximadamente 500 trabalhadores estejam na condição de cadastrados, aguardando a oportunidade de obterem o registro.

“Nós não temos o número exato, pois o Ogmo ainda fará o levantamento. É o sonho de todo matriculado, de todo ‘bagre’ da Estiva, ser registrado. Há trabalhadores esperando mais de 30 anos por isso. O cadastrado só pega o trabalho que o registrado não quer. Para ele, só sobram os piores trabalhos”, afirmou Santos.

Agora, Sopesp e Ogmo vão definir um prazo, que pode ser de até 30 dias, para a convocação desses trabalhadores interessados em obter o registro. As lideranças sindicais solicitaram, durante a reunião, prazo de dez dias. Presente na assinatura da CCT, o diretor executivo do Ogmo Santos, Evandro Schmidt Pause, afirmou que o pedido dos sindicalistas será avaliado.

O líder sindical disse ainda que consta na nova convenção a implementação de uma norma disciplinar, plano de saúde, programa de demissão voluntária e assiduidade. “Nós voltaremos a conversar (com o Sopesp) daqui a seis meses sobre essas questões”, disse Santos.

Mais vagas e conciliação

Em relação aos novos cadastros, o presidente do Sopesp, Regis Prunzel, explicou que 300 trabalhadores “entrarão no sistema de forma imediata” e o restante ficará em uma lista de espera. “Estes serão cadastrados assim que a demanda, de cargas e investimentos, chegar, o que deverá ocorrer nos próximos anos”.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, também participou da reunião e disse que o consenso entre operadores e trabalhadores avulsos é positivo para a atividade portuária. “Ganham o trabalhador, com 600 novos empregos diretos, sendo 300 de forma imediata e 300 na sequência, e o Porto de Santos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/09/2024

PORTO DE SANTOS MOVIMENTA MAIS DE 15 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS EM UM MÊS

De janeiro a agosto deste ano, o complexo já atingiu a marca de 121,5 milhões de toneladas
Por ATribuna.com.br



De janeiro a agosto deste ano, o complexo santista já atingiu a marca de 121,5 milhões de toneladas (Arquivo/AT)

toneladas.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) divulgou nesta terça-feira (24) um novo balanço referente à movimentação de cargas no Porto santista. Em agosto, o complexo movimentou 15,9 milhões de toneladas no mês, mesmo com 116 horas de navegação suspensa devido a nevoeiros. De janeiro a agosto deste ano, o complexo já atingiu a marca de 121,5 milhões de

De acordo com a estatal responsável pela gestão do Porto de Santos, faltando ainda um trimestre para o fim de 2024, o Porto de Santos já superou toda a movimentação de oito anos atrás. Em 2016, 113,8 milhões de toneladas de cargas entraram e saíram do cais santista. O crescimento em relação ao recorde anterior, no período de janeiro a agosto de 2023, foi de 9%.

Os embarques no ano já ultrapassam 90,3 milhões de toneladas, aumento de 8,3% em relação a 2023. Destaque para o complexo soja (grãos e farelo), que já soma 34,1 milhões, seguido do açúcar (17,8 milhões) e milho (5,6 milhões). Mas o maior crescimento no período foi do café em grãos, que teve aumento de 53,5% nos carregamentos e já chega a quase 1,6 milhão de toneladas.

Nos desembarques, o aumento nos oito meses do ano foi de 11,2% em relação a 2023, ultrapassando 31,2 milhões de toneladas. A carga mais descarregada foi o adubo, com 4,9 milhões de toneladas (a 5ª mais movimentada do Porto de Santos, superada por soja, açúcar, milho e celulose). Outro destaque foi o trigo, que subiu 23,4% e marcou 829,3 mil toneladas.

A movimentação de contêineres também foi recorde, com 3,5 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner padrão de 20 pés), aumento de 15,1% em comparação ao mesmo período de 2023.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/09/2024

PORTO ITAPOÁ TERÁ O MAIOR NÚMERO DE TOMADAS PARA CONTÊINERES REFRIGERADOS DE SANTA CATARINA

Com mais de 4 mil tomadas, Terminal será o segundo com maior número em todo o Brasil
Por ATribuna.com.br



O Porto Itapoá vai instalar mais 1.080 tomadas para contêineres refrigerados nos próximos seis meses, sendo 540 até dezembro deste ano (Divulgação)

O Porto Itapoá vai instalar mais 1.080 tomadas para contêineres refrigerados nos próximos seis meses, sendo 540 até dezembro deste ano. Somando às atuais 2.958, o Terminal passará a contar com 4.038 tomadas, o maior número de Santa Catarina e o segundo maior do Brasil.

Uma das atividades econômicas mais importantes da região, a exportação de proteína animal representa a maior parte das cargas refrigeradas movimentadas no Porto Itapoá. Esse mercado tem

encontrado no Terminal uma importante estrutura portuária para a atividade, de acordo com o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Experiência do Cliente, Felipe Fioravanti Kaufmann. “O aumento do número de tomadas já era previsto na expansão do Terminal, mas sua implementação foi adiantada para responder às necessidades do setor produtivo”, explica.

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) projeta que o ano de 2024 será positivo para a produção de carnes de frango e suína no país. As exportações de carne suína devem encerrar 2024 com volume recorde de até 1,325 milhão de toneladas, crescimento de até 7,7% em relação ao ano anterior. Para 2025, a projeção inicial indica exportações de até 1,375 milhão, alta estimada de até 3,8% em relação a 2024. As exportações de carne de frango devem crescer até 2,2% este ano, com estimativas de vender ao exterior 5,25 milhões de toneladas em 2024, com expectativa de chegar a 5,35 milhões de toneladas em 2025.

Kaufmann salienta a representatividade de Santa Catarina neste cenário: “O Relatório anual da ABPA de 2023 mostra que o estado foi responsável por mais de 50% da exportação de carne suína de todo o Brasil, ocupando o primeiro lugar nesse ranking. Em se tratando da carne de frango, Santa Catarina foi o segundo maior exportador do país, representando 21% do total”, diz.

O estado vizinho, o Paraná, foi em 2023 o maior exportador de frango, com 40% do total brasileiro, e terceiro lugar na exportação de carne suína, com 14% do total. “São dois estados com grande importância na produção de proteína animal, com muita tradição, e importância absoluta a nível mundial”, afirma o diretor.

Mais de 30% de crescimento nas exportações

Em 2024, até agosto, o Porto Itapoá já movimentou 77.961 TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) de cargas reefer – termo usado para se referir às cargas refrigeradas. O número é 34% maior do que o movimentado no mesmo período do ano passado, de 57.994 TEUs. “Esse aumento ocorre tanto pelo crescimento do volume de exportações dos clientes, como também pela ampliação da quantidade de clientes desse segmento que temos atendido, que dobrou no último ano”, diz Kaufmann. “Cada vez mais, o mercado busca o Porto Itapoá como solução logística. Nossos indicadores de qualidade e capacidade de atendimento têm dado confiabilidade para essa operação e os clientes estão atentos a isso”.

A maior parte das exportações deste ano foram destinadas à China, cerca de 13%, seguido das Filipinas, que corresponde a 9,9%, Emirados Árabes Unidos, 9,4%, e Japão, 8,4%, entre outros, em uma lista de mais de noventa países.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/09/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

HORÁRIO DE VERÃO: ONS ESTIMA ECONOMIA DE R\$ 400 MILHÕES EM 5 MESES

Segundo o Operador Nacional do Sistema, a redução da demanda máxima de energia elétrica com a adoção do horário de verão seria de até 2,9%



O impacto positivo do horário de verão é especialmente percebido nos subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Sul. Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

A adoção do horário de verão pode resultar em uma diminuição até 2,9% da demanda máxima de energia elétrica, e em uma economia próxima a R\$ 400 milhões para a operação do Sistema Interligado Nacional (SIN) apenas entre os meses de outubro e fevereiro. A estimativa consta

de uma nota técnica divulgada pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Segundo o estudo, a alteração no horário brasileiro durante o verão resultaria em uma “redução de custo de combustível termoeletrico, para o horizonte de outubro/2024 a fevereiro/2025, de R\$ 356 milhões no pior cenário hidrológico e R\$ 244 milhões no melhor cenário hidrológico”, detalha o documento.

“Em termos de contratação de reserva de capacidade, tomando por base os resultados do Leilão de Reserva de Capacidade de 2021, a economia anual, em termos de pagamento de receita fixa aos empreendimentos vencedores do leilão, foi cerca de R\$ 1,8 bilhão por ano”, acrescentou.

Horário de pico

Além disso, resultaria em maior eficiência do SIN no atendimento aos horários de maior consumo, em especial entre 18h e 20h. “É nesse período que o sistema precisa lidar com os desafios da saída da geração solar centralizada e da micro e mini geração distribuída e do aumento da demanda por energia”, diz a nota técnica ao explicar que dados históricos mostram que o impacto positivo é especialmente percebido nos subsistemas Sudeste/Centro-Oeste e Sul, além do SIN.

“A prática se demonstra eficaz em amenizar o crescimento da carga entre as 18hs e 19hs, horários críticos do sistema. No entanto, após as 20hs, o crescimento é retomado, alongando assim o processo de rampeamento”, complementou.

O ONS pondera que, ao avaliar o impacto da prática no consumo de energia, verificou-se que o impacto em alguns horários do dia é ineficaz no sentido de reduzir a carga média diária. No entanto, verificou-se também “reduções significativas em dias úteis, sábados e domingos, sob diversas condições de temperatura” nos momentos de demanda máxima noturna.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/09/2024

ARBITRAGEM PELA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA É TEMA DE DEBATE NO RECIFE

Evento sobre arbitragem é direcionado para advogados da União, procuradores de estados e municípios, além de membros do departamento jurídico de empresas públicas e sociedades de economia mista

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Encontro acontecerá na quinta-feira (26), na Ilha do Leite, com inscrições gratuitas. Foto: Marcos Mesquita/Divulgação

O uso da arbitragem como método de resolução de conflitos envolvendo o setor público no Brasil será tema de debate que acontecerá na próxima quinta-feira (26), no Recife. Ele acontecerá das 8h40 às 17h no auditório do Instituto Luiz Mario Moutinho, na Ilha do Leite, com as inscrições gratuitas através deste link: <https://tinyurl.com/yj6ej9xa>.

A promoção é do Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), da Comissão de Advocacia Pública da OAB Pernambuco (OAB/PE) e do Instituto Luiz Marinho Moutinho.

O evento é direcionado para advogados da União, procuradores de estados e municípios, além de membros do departamento jurídico de empresas públicas e sociedades de economia mista. A arbitragem consiste em um mecanismo para resolver disputas, onde as partes concordam que um indivíduo ou uma organização privada será responsável por decidir a questão levantada, sem a intervenção do sistema judiciário.



Entre os palestrantes estarão advogados com experiência em arbitragem na Advocacia Geral da União (AGU), na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), na Procuradoria do Estado de Pernambuco e do Estado de São Paulo, na Petrobras e árbitros com ampla experiência em casos comerciais envolvendo o Estado, além de acadêmicos das faculdades de direito da UFPE, USP e FGV, do Rio de Janeiro.

Alguns temas que serão abordados durante o colóquio são: A Intensidade do Efeito Negativo da Competência-Competência nos Casos Envolvendo Entes Públicos, Métodos Não Jurisdicionais na Lei 14.113/21 e na Prática da Advocacia Pública, A Execução da Sentença Arbitral em Face da Administração e Arbitragem e Corrupção.

A organização e concepção do evento é de autoria do advogado e árbitro pernambucano Cláudio Valença Filho. O encontro contará com a presença do presidente do CAM-CCBC, Rodrigo Garcia da Fonseca e do professor de Processo Civil do curso de Direito da USP/SP e um dos coautores do anteprojeto que deu origem à Lei de Arbitragem, Carlos Alberto Carmona, que ministrará a palestra magna sobre “Fundamentos e Limites do Enfoque Público na Arbitragem”.

Importância da arbitragem

Desde a década passada, a arbitragem consolidou-se como o principal método de resolução de conflitos relacionados a investimentos industriais e de infraestrutura, tanto no cenário internacional quanto doméstico no Brasil. O Estado participa de forma ativa em várias operações de investimentos, seja como investidor, concessionário ou financiador.

Alguns exemplos da participação do governo incluem a construção da Refinaria Abreu e Lima (RNEST) em Ipojuca, as arenas da Copa do Mundo no Nordeste, a transposição do Rio São Francisco, a Ferrovia Transnordestina que ligará Pecém (CE) a Suape (PE), a expansão do Complexo Portuário de Suape e a concessão de rodovias a empresas privadas, que cobram pedágio como forma de remuneração.

Nessas disputas complexas que envolvem grandes investimento, os conflitos são sempre resolvidos por arbitragem, uma escolha do próprio Estado para garantir rapidez e especialização técnica e jurídica em projetos de grande porte. Segundo a Advocacia-Geral da União (AGU), a União já garantiu mais de R\$ 220 bilhões em procedimentos arbitrais, somando valores recuperados e protegidos.

Entretanto, existe uma tensão entre os princípios liberais da arbitragem – da não utilização do Estado no processo – e os fundamentos de direito público aplicáveis às operações comerciais que envolvem a administração direta e a indireta.

“O encontro do CAM-CCBC com a Advocacia Pública, surge como um fórum dedicado a abordar essas questões adotando uma perspectiva pública, como a do narrador, para enfrentar os desafios dessa dualidade”, salienta o presidente do CAM-CCBC, Rodrigo Garcia da Fonseca.

O Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC), foi fundada originalmente em 1979, e é a instituição brasileira pioneira na administração dos métodos adequados de resolução de disputas (Alternative Dispute Resolutions – ADRs).

Maior câmara brasileira do setor e responsável por uma parcela expressiva das arbitragens que acontecem no país, envolvendo partes nacionais e estrangeiras, o CAM-CCBC também possui certificação de qualidade ISO 9001. No final de 2023, o CAM-CCBC atingiu a marca histórica de 1.544 arbitragens administradas.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/09/2024

OBRAS DA PISTA DO AEROPORTO DE NORONHA TÊM INÍCIO, AO CUSTO DE R\$ 60 MILHÕES

Do valor de R\$ 60 milhões da obra do Aeroporto de Noronha, pelo menos 70% foram destinados ao transporte das máquinas e insumos

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



Usina de asfalto foi transportada de barco para produzir as mais de 30 toneladas necessárias para a pista do aeroporto de Noronha. Foto: Semobi/Divulgação

Com pousos de aviões de grande porte proibidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) desde outubro de 2022 por causa de fissuras e buracos na pista, as obras do Aeroporto Governador Carlos Wilson, de Fernando de Noronha, tiveram início nesta terça-feira (24). Com investimento de R\$ 60 milhões, serão realizados os serviços de reabilitação do pátio de aeronaves e das pistas de pouso e táxi. A intervenção é realizada pelo Governo de Pernambuco por meio da Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura (Semobi).

“A melhoria do aeroporto de Fernando de Noronha representa um avanço para o turismo de Pernambuco, que tem na ilha um dos seus principais cartões-postais. É fortalecendo as conexões do nosso Estado com o mundo que iremos atrair mais visitantes e fortalecer nossa economia. Em agosto já anunciamos a conclusão do projeto do novo terminal de passageiros para modernizar e garantir ainda mais conforto a todos que chegam ao Arquipélago”, destacou a governadora Raquel Lyra.

De acordo com o secretário de Mobilidade e Infraestrutura, Diogo Bezerra, para que a obra tivesse início, foi necessário cuidar da logística para o envio de equipamentos e insumos. “A complexidade das operações foi superada por meio de um trabalho intenso de toda equipe técnica envolvida. Até mesmo uma embarcação teve que ser adaptada para levar a usina de asfalto com mais de 30 toneladas para o arquipélago. Supera essa fase, agora entramos na etapa mais importante da obra”, pontuou.

Para se ter uma ideia da dificuldade de logística, do valor total de R\$ 60 milhões do qual a obra está orçada, pelo menos 70% foram destinados ao transporte feito ao longo dos meses por meio de embarcações. Com a usina de asfalto funcionando, as obras ganham novo ritmo e com prazo de execução de dois meses. Os serviços serão realizados das 18h às 9h para não causar transtornos às operações aeroviárias.

Novo terminal de Noronha

No dia 26 de agosto, o Governo do Estado anunciou a conclusão do projeto do novo terminal de passageiros de Fernando de Noronha. Em reunião no Palácio do Campo das Princesas com a chefe do Executivo estadual, representantes da concessionária DIX Aeroportos, da Moreira Lima Consultoria, responsável pela elaboração do projeto, apresentaram detalhes da obra de modernização do terminal de passageiros.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/09/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

A ÚLTIMA REUNIÃO PARTICIPATIVA DA AGENDA REGULATÓRIA ANTAQ 2025-2028 SERÁ SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR



Encontro presencial acontece no dia 3 de outubro, em Manaus (AM), a partir das 14h30 (horário local)



Brasília, 24/09/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, no dia 3 de outubro de 2024, às 14h30 (15h30 no horário de Brasília), reunião presencial para discutir e receber contribuições para a Proposta de Agenda Regulatória 2025-2028.

O encontro, que ocorrerá na Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (FIEAM), em Manaus (AM), abordará temas relacionados à navegação interior.

Este é o último de três encontros. As primeiras reuniões foram realizadas no dia 3 de setembro no Rio de Janeiro (RJ) e discutiu navegação marítima e o segundo aconteceu no dia 17 de setembro, em São Paulo (SP), para debater instalações portuárias.

A Agenda Regulatória 2025-2028 é uma ferramenta essencial para o planejamento e priorização das ações regulatórias da ANTAQ, promovendo transparência e previsibilidade. Documentos técnicos estão disponíveis no site da Agência. A reunião será transmitida ao vivo pelo canal da ANTAQ no YouTube, sem necessidade de inscrição para assistir.

Durante o encontro, também serão aceitas contribuições para a Agenda de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) 2023-2026.

Há 30 vagas presenciais disponíveis para o evento, com prioridade para aqueles que desejam se manifestar oralmente. Interessados devem se inscrever presencialmente na recepção do espaço executivo da FIEAM.

Tomadas de subsídios

Até às 23h59 do dia 4 de outubro de 2024 está aberto o período de contribuições das tomadas de subsídios que tratam da Agenda Regulatória para o quadriênio 2025-2028 e da Agenda de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) 2023-2026. Para mais informações e envio das contribuições acesse o link.

Serviço

O quê: Terceira reunião participativa para tratar da Agenda Regulatória 2025-2025

Quando: quinta-feira (03/10), a partir das 14h30 (15h30 no horário de Brasília)

Local: FIEAM - Avenida Joaquim Nabuco, 1919, Ed. Albano Franco, 3º andar, Centro, Manaus (AM), 69020-031

Transmissão: canal da ANTAQ no YouTube

Inscrições: Presenciais na FIEAM e por ordem de chegada

Assessoria de Comunicação Social

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 25/09/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVIAÇÃO - BRASIL BATE RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS

Em agosto deste ano, 10,1 milhões de turistas passaram pelos aeroportos em todo o país



*Aviação internacional tem o melhor resultado para o período em 24 anos
- Foto: Vosmar Rosa/MPor*

Nunca antes na história da aviação civil brasileira os aeroportos movimentaram tantos passageiros no mês de agosto como observado em 2024. De acordo com dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o Brasil registrou mais de 10,1 milhões de turistas no modal aéreo. O valor corresponde à soma de viajantes transportados no mercado doméstico e internacional e representa crescimento de 0,7% no indicador na comparação com o mesmo período de 2023. Nos oito primeiros meses deste ano, a aviação movimentou 77,1 milhões de pessoas, alta de quase 4% no acumulado.

Em voos nacionais, a movimentação de passageiros em agosto somou 8 milhões, enquanto a internacional ultrapassou a marca de 2,1 milhões. Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o resultado é a soma de investimento realizado pelo Governo Federal no setor aliado ao excelente momento que atravessa a economia do país. Segundo ele, "o trabalho conjunto dos Ministérios de Portos e Aeroportos, do Turismo, da Embratur e de todos os agentes do modal tem elevado a oferta de novos voos regionais, com foco na ampliação de aeroportos regionais, o que tem consolidado, cada vez mais, a aviação brasileira".

"A gente tem tido um crescimento considerável no setor aéreo. Nós saímos de 98 milhões de passageiros em 2022 para 112 milhões no ano passado, isso representa um crescimento de 15%. Isso demonstra que o governo do presidente Lula tem um direcionamento e um propósito para o nosso setor. Este ano, a gente espera ampliar ainda mais esse resultado, com aumento de rotas e inclusão de novos passageiros na aviação", destacou.

Mercado em expansão

O principal destaque do setor aéreo em agosto foi o transporte de passageiros no mercado internacional. Com alta de aproximadamente 14%, entre embarque e desembarque, os terminais aeroportuários pelo país movimentaram 2,1 milhões de turistas. Esse foi o melhor resultado para o mês desde 2000, quando teve início a série histórica. Na soma dos oito meses deste ano, a alta alcança 19%, o que reforça o bom momento no qual o modal atravessa.

Com quase 147 mil passageiros transportados, a rota Santiago, no Chile, Guarulhos, em São Paulo, foi a que apresentou a maior movimentação no período, seguidas por Guarulhos/Buenos Aires, na Argentina (98 mil) e Guarulhos/Madrid, na Espanha (77 mil). Fora do eixo Rio/São Paulo, o trecho com grande movimentação de turista foi Santiago/Florianópolis, em Santa Catarina, com 44,5 mil viajantes.

"Nós temos, cada vez mais, o aumento expressivo na movimentação de turistas estrangeiros chegando no nosso país. Isso significa mais oportunidade de trabalho, pois a cada quatro turistas que chega no país é um emprego que é gerado pelas dentro dos estados", indicou Costa Filho.

O mercado internacional apresentou dados positivos em todos os indicadores. O número de voos, por exemplo, cresceu 15% em agosto, quando foram registradas mais 12 mil decolagens. Ao longo deste ano, o aumento supera os 16%, com quase 93 mil voos realizados nesse mercado. A

movimentação de carga também bateu recorde no mês, com 75,7 mil toneladas transportadas, aumento de 16,1% frente aos dados apurados no mesmo período de 2023.

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

Data: 25/09/2024

PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM AGOSTO

No mês, foram 15,9 milhões de toneladas movimentadas. Recorde foi alcançado mesmo com suspensão de navegação por quase cinco dias, devido a fortes neblinas



Porto já superou toda a movimentação de 2016, quando foram registradas 113,8 milhões de toneladas - Foto: Divulgação/Portos de Santos

O Porto de Santos bateu novos recordes de movimentação de cargas no mês de agosto, com 15,9 milhões de toneladas. No acumulado do ano, desde janeiro, foram 121,5 milhões. As marcas foram obtidas mesmo com o registro no mês de 116 horas de navegação suspensa devido à neblina.

O crescimento em relação ao recorde anterior, janeiro a agosto de 2023, foi de 9 %. E mesmo faltando um trimestre para o do ano, o Porto já superou toda a movimentação de 2016, quando foram registradas 113,8 milhões de toneladas.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, lembrou que os números mostram todos os meses que Santos é um porto mundial de 1ª classe: “Assim que fomos classificados, por exemplo, pela terceira maior armadora do mundo, a empresa francesa CMA GCM, que vai investir R\$ 6,3 bilhões no mais importante porto do hemisfério sul”.

Os embarques no ano já ultrapassam 90,3 milhões de toneladas, aumento de 8,3% em relação a 2023. Destaque para o complexo soja (grãos e farelo), que já somam 34,1 milhões, seguido do açúcar (17,8 milhões) e milho (5,6 milhões). Mas o maior crescimento no período foi do café em grãos, que teve aumento de 53,5% nos carregamentos e já chega a quase 1,6 milhão de toneladas.

Nos desembarques, o aumento nos oito meses do ano foi de 11,2% em relação a 2023, ultrapassando 31,2 milhões de toneladas. A carga mais descarregada foi o adubo, com 4,9 milhões de toneladas (a 5ª mais movimentada do Porto de Santos, superada por soja, açúcar, milho e celulose). Um destaque foi o trigo, que subiu 23,4% e marcou 829,3 mil toneladas.

A movimentação de contêineres também foi recorde, com 3,5 milhões de TEU, aumento de 15,1% em comparação ao mesmo período de 2023.

Movimento mensal

Os 15,9 milhões de toneladas no mês equivalem a um aumento de 4,9% ante agosto de 2023. Mais da metade (8,5 milhões) são granéis sólidos. Destaque para as exportações de açúcar e soja em grãos, que apresentaram crescimento de 23,8% e 17,2%, respectivamente. Açúcar (2,9 milhões), milho (2,8 milhões) e complexo soja (2 milhões) foram as cargas de maior movimentação no mês. Mas o maior crescimento, de 29,6%, foi do embarque de carnes (31,5%), passando de 218,3 mil toneladas.

O crescimento da movimentação de contêineres foi de 6% ante agosto de 2023, passando de 476 mil TEU. Melhor marca para o mês de agosto.

A participação acumulada de Santos na corrente comercial brasileira apresentou aumento ao registrar 28,5% em agosto de 2024 frente ao mesmo período do ano anterior (28,3%). O número de

atracções no ano subiu de 3.584 em 2023 para 3.700 em 2024. No mês, mesmo com os recordes, o número de atracções diminuiu de 459 em agosto de 2023 para 446 no mesmo mês deste ano.

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

Data: 25/09/2024

DESBUROCRATIZAÇÃO - PUBLICADA A PORTARIA DE CRIAÇÃO DO COMITÊ DE ACOMPANHAMENTO DO PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES

O Comitê vai apoiar e acompanhar a implementação do programa, que visa modernizar, simplificar e desburocratizar a regulamentação do setor portuário



- Foto: Divulgação

Foi publicada a Portaria Nº 441, que institui o Comitê Técnico Interinstitucional do Programa Navegue Simples. O objetivo do comitê é promover, apoiar e acompanhar a implementação do programa, além de realizar a articulação necessária ao desenvolvimento das atividades previstas.

Esta medida representa mais um passo na criação do Navegue Simples, que visa modernizar, simplificar e desburocratizar a regulamentação do setor portuário.

O Comitê Técnico Interinstitucional terá como atribuição auxiliar o Ministério de Portos e Aeroportos na elaboração de estudos, análises e diagnósticos sobre outorgas portuárias e questões correlatas de interesse do Programa Navegue Simples.

Além disso, o comitê também será responsável por propor e participar da formulação de iniciativas, medidas e ações voltadas para a desburocratização, inovação e simplificação de processos, modelos, instrumentos, legislações, regulamentos, atos normativos e procedimentos administrativos que impactem as outorgas portuárias. As sugestões resultantes dessas atividades serão encaminhadas ao Ministério de Portos e Aeroportos.

Sobre o Programa Navegue Simples

O Navegue Simples é um programa focado na melhoria contínua das outorgas, buscando identificar ineficiências e oportunidades de aperfeiçoamento. O programa adota uma abordagem que visa agregar valor público às políticas e processos de outorgas, melhorando a experiência do usuário que lida com esse tipo de processo.

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

Data: 25/09/2024

SUSTENTABILIDADE - NOVAS REGRAS EM CONCESSÕES AJUDAM A DESCARBONIZAÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS, AFIRMA RENAN FILHO EM EVENTO SOBRE MOBILIDADE VERDE

Ministro dos Transportes citou portaria que estabelece percentual de contratos para infraestrutura sustentável. Debate aconteceu nesta quarta-feira no Rio de Janeiro

A descarbonização da frota de veículos pesados é um desafio mundial dentro da mobilidade verde e o Brasil tem despontado entre os países com ações inovadoras. Editada este ano, a portaria (Nº 622/2024) que estabelece a nova lei de concessões determinou que 1% da receita bruta dos

contratos de rodoviárias federais seja destinado a investimentos em desenvolvimento de infraestrutura sustentável. O avanço foi destacado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante o ROG.e, evento que reuniu líderes de energia e transporte para discutir soluções sustentáveis ao setor, nesta terça-feira (24).



Renan Filho durante o ROG. e, evento sobre energia e transporte - Foto: Luiz Siqueira

“O Ministério dos Transportes tomou algumas providências relevantes. A primeira delas foi garantir que os novos leilões e concessões rodoviárias destinem 1% das tarifas pagas pelo usuário para o desenvolvimento de novas tecnologias em sustentabilidade, com foco principal em descarbonização”, disse. Ainda dentro das concessões rodoviárias e otimizações de contratos, o ministro citou a implantação do sistema de pedágio eletrônico, o freeflow. Ao assegurar o pagamento automático de pedágio, elimina-se a dependência dos postos e também a geração de mais gás carbônico com engarrafamentos, aceleração e desaceleração dos automóveis nas cancelas.

Renan Filho participou do painel Virtua GNL na Estrada. Ao lado dele estavam José de Moura Júnior, fundador da VirtuGNL; Marcelo Cruz, diretor executivo da Eneva; Alex Nucci, vice-presidente da Scania; e Demetrio Magalhães, CEO da Edge. Diante dos participantes, o ministro falou de avanços do Brasil no mercado de gás, mas reforçou a necessidade de interiorização de serviços de abastecimento com a ampliação de postos para veículos verdes.

“O Brasil é referência no uso de biocombustíveis, o etanol e o biodiesel, e isso já garante que a gente emita menos combustíveis fósseis do que a média mundial. Agora o Brasil é um país continental e a gente precisa trazer carga da área central do país para os portos. Para isso ser feito de maneira sustentável no transporte, a gente precisa ter tecnologia que permita autonomia”, disse ao complementar como o aporte de recursos estipulados em novos contratos de concessões para estudos e pesquisa no setor são importantes.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 25/09/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E OS TERMINAIS PRIVADOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os dados do relatório da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), sobre as operações dessas instalações no primeiro semestre do ano, revelam um cenário promissor para o setor portuário brasileiro. O crescimento expressivo da movimentação de cargas nos terminais privados, especialmente de mercadorias estratégicas, como veículos e commodities agrícolas, demonstra a vitalidade do comércio exterior e a importância desses terminais para a economia do País.

A escolha dos terminais privados como principal via para as exportações e importações brasileiras não é casual. Esses terminais, com sua infraestrutura moderna e especializada, oferecem agilidade e eficiência nas operações, reduzindo custos e prazos de entrega. Além disso, a capacidade de investimento e a flexibilidade dos terminais privados permitem que se adaptem rapidamente às demandas do mercado, oferecendo soluções personalizadas para cada tipo de carga.

A diversidade de produtos movimentados nos terminais privados, que vai além das tradicionais commodities, reflete a diversificação da matriz exportadora brasileira. Esse processo é fundamental para reduzir a dependência de poucos produtos e tornar a economia mais resiliente a choques externos.



Nesse cenário, os dados apresentados pela ATP demonstram a importância estratégica dos terminais privados para o desenvolvimento econômico do Brasil. Ao oferecer infraestrutura moderna, agilidade e eficiência, esses terminais contribuem para o crescimento do comércio exterior, a geração de empregos e a redução dos custos logísticos. Além disso, ao optar pelo transporte marítimo, as empresas contribuem para a preservação do meio ambiente.

Por isso, é fundamental que o Governo continue investindo na infraestrutura portuária e em políticas que estimulem o crescimento do setor. A expansão dos terminais privados, aliada a uma gestão eficiente dos portos públicos, pode transformar o Brasil em um hub logístico de classe mundial, capaz de conectar o País aos principais mercados globais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO DE PORTO VELHO TEM OPERAÇÕES PARALISADAS PELA 1ª VEZ NA HISTÓRIA

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

PORTO PARALISADO 1

As operações no Porto de Porto Velho (RO) foram temporariamente paralisadas pela 1ª vez na história nessa segunda-feira (23), por conta da seca extrema do rio Madeira, que atingiu 25 centímetros durante a madrugada – o menor nível já observado. Em comunicado, o Governo do Estado de Rondônia informou que a crise hídrica tem prejudicado seriamente o tráfego de embarcações, resultando em diversas balsas encalhadas ao longo do rio devido à formação de bancos de areia e exposição de pedrais. “Diante desse cenário, armadores e operadores portuários interromperam temporariamente as operações, no Porto de Porto Velho”, pontuou.

PORTO PARALISADO 2

O porto é administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH) e as atividades devem voltar somente quando o nível do rio voltar a subir. Tradicionalmente, a movimentação de cargas no Porto já sofre redução durante o período de estiagem. Em meses normais, o Porto de Porto Velho movimenta cerca de 200 mil toneladas de mercadorias, mas esse volume costuma cair para 40% durante a seca. Em setembro, esperava-se movimentar 100 mil toneladas, mas a crise hídrica inviabilizará essa meta.

AVIAÇÃO EM ALTA 1

Dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) mostraram que o Brasil registrou mais de 10,1 milhões de turistas no modal aéreo em agosto, um recorde na história da aviação brasileira. O valor corresponde à soma de viajantes transportados no mercado doméstico e internacional e representa crescimento de 0,7% no indicador na comparação com o mesmo período de 2023. Nos oito primeiros meses deste ano, a aviação movimentou 77,1 milhões de pessoas, alta de quase 4% no acumulado.

AVIAÇÃO EM ALTA 2

Em voos nacionais, a movimentação de passageiros em agosto somou 8 milhões, enquanto a internacional ultrapassou a marca de 2,1 milhões. Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o resultado é a soma de investimentos realizados pelo Governo Federal no setor, com “o excelente momento” da economia do País. Segundo ele, “o trabalho conjunto dos ministérios de Portos e Aeroportos, do Turismo, da Embratur e de todos os agentes do modal tem elevado a oferta de novos voos regionais, com foco na ampliação de aeroportos regionais, o que tem consolidado, cada vez mais, a aviação brasileira”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

REGIÃO SUDESTE - SOPESP E SINDESTIVA FIRMAM NOVA CONVENÇÃO COLETIVA EM SANTOS

Após uma década sem acordos, CCT promete melhorar condições de trabalho e gerar novas oportunidades para os profissionais

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebenews.com.br



Participaram da celebração da convenção os presidentes do Sindestiva, Bruno José dos Santos, do Sopesp, Régis Prunzel, e da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini (Foto: Divulgação)

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) firmou na terça-feira (24) a assinatura da Convenção Coletiva de Trabalho (CCT), com o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva). A cerimônia que celebrou o acordo aconteceu na sede do Sopesp, em Santos, no litoral de São Paulo.

Essa é a primeira assinatura da CCT em 10 anos. A última havia sido feita em 2014. A convenção define os novos termos e condições de trabalho para os estivadores no Porto de Santos para os próximos dois anos. A assinatura do documento representa um marco nas negociações entre os operadores portuários e a categoria que atua no complexo portuário.

O acordo trouxe uma conquista celebrada pelos estivadores que estavam cadastrados no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) e que agora serão registrados. Com a alteração, cerca de 600 trabalhadores passarão a ter prioridade nos serviços a serem recebidos. O prazo para a mudança ainda não foi definido.

O presidente do Sindestiva, Bruno José dos Santos, celebrou a nova convenção e explicou a importância da passagem para o registro. “O registro é o sonho de todo matriculado. Foram várias reuniões e hoje estamos num dia feliz comemorando isso. O cadastro só pega o trabalho que o registrado não quer. Para ele só sobram os piores trabalhos. Esses meninos estão segurando esses piores trabalhos há mais de dez anos. Alguns deles há duas, três décadas”.

O presidente do Sopesp, Régis Prunzel, destacou a geração de oportunidades para os trabalhadores a partir do novo acordo, atendendo a demanda crescente no maior complexo portuário do país. “Nós acreditamos e temos observado que essa demanda vai chegar nos próximos anos. Demanda de cargas e investimentos feitos nos portos da baixada. Essa mão de obra visa planejar e adequar a necessidade da mão de obra ao aumento de volume que os portos estão passando”.

A convenção também estabeleceu a entrada de 600 novos trabalhadores no sistema do Ogmo. Trezentos estivadores entrarão de forma imediata e outros 300 ficarão em uma lista de espera, a partir de um processo seletivo do Ogmo, que ainda terá um edital publicado. Segundo Prunzel, o processo deve durar entre seis e oito meses.

Bruno José dos Santos afirmou que novas demandas da categoria serão estudadas e discutidas com os operadores portuários, como plano de saúde, Plano de Desligamento Voluntário (PDV), assiduidade e norma disciplinar.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, esteve na reunião que celebrou o acordo firmado. Pomini destacou a importância da integração e a boa relação entre as duas categorias para o desenvolvimento do porto.

“A família portuária está em festa. Depois de dez anos de muito diálogo, o Sopesp e os estivadores chegaram a bom termo. Quem ganha é o trabalhador e o Porto de Santos. Tenho dito com

frequência, o Porto de Santos representa uma boa infraestrutura mundial. Este acordo representa o espírito do bom diálogo que o porto vem representando nos últimos anos”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

REGIÃO SUL - CIDADE CATARINENSE RECEBERÁ ESCALA TESTE DE CRUZEIRO

Penha está realizando estudos e batimetria para receber a operação

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.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 deste mês.

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

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@portalbenews.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 graneis sólidos e de 0,5% para os graneis 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: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - JORGE LIMA DEFENDE PROTAGONISMO EMPRESARIAL NA INFRAESTRUTURA

Secretário de SP destaca que o país não pode repetir os erros do passado, chamando o setor privado a participar das soluções

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebeneews.com.br



O secretário Jorge Lima criticou a falta de ação da União frente aos desafios de logística e transportes, alertando que o Brasil não pode se dar ao luxo de ignorar as lições do passado (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

O secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, chamou a atenção para a ineficiência do sistema público frente a necessidade urgente de melhorias no setor de infraestrutura.

“Nós perdemos em quilômetros de malha ferroviária para a Argentina. Pelo amor de Deus! A gente precisa ter um plano estratégico, e esse plano precisa dos movimentos empresariais”, afirmou durante palestra no Sudeste Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura, no último dia 17, em São Paulo.

“Se o Governo acredita que sabe mais do que quem está na ponta, já começamos mal. O empresário que está na linha de frente tem uma visão mais clara do que funciona e do que não funciona”, completou Lima.

O secretário criticou a falta de ação da União frente aos desafios de logística e transportes, alertando que o Brasil não pode se dar ao luxo de ignorar as lições do passado. “Quantos países se desenvolveram sem apostar em infraestrutura? Precisamos olhar para exemplos de sucesso, como os Estados Unidos”.

Lima sugeriu um engajamento maior do setor privado nas tomadas de decisões políticas, argumentando que a participação ativa dos empresários é essencial para criar um ambiente favorável ao crescimento econômico. “Para o plano de São Paulo, por exemplo, eu ouvi cerca de 1.200 empresários. O plano não é meu. É um plano deles”, pontuou.

Para o representante do Governo Estadual, é crucial readequar as remunerações a fim de atrair talentos capazes de enfrentar os desafios econômicos.

Ao abordar a política econômica, Lima ressaltou a necessidade de uma abordagem mais agressiva e unificada, independentemente de ideologias. “Economia não gira em torno de partido político. Precisamos ser mais agressivos como sociedade naquilo que importa”, declarou, enfatizando que a taxa de juros atual de 10,75% é um entrave para o desenvolvimento.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - FALTA DE REGULAÇÃO E FINANCIAMENTO DESAFIAM DESCARBONIZAÇÃO DOS TRANSPORTES

Debate no Fórum Sudeste Export evidencia barreiras para empresas que buscam reduzir emissões de gases de efeito estufa

Por **Vanessa Pimentel** vanessa.pimentel@redebenews.com.br



A falta de regulação e de financiamentos específicos, entre outros desafios, foi discutida pelos especialistas no painel “Descarbonização no setor de transportes” do Sudeste Export (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

A falta de alinhamento com a política de descarbonização global e de regulamentação, bem como de financiamentos específicos, são alguns dos desafios enfrentados por empresas que querem zerar ou reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) de suas operações. O tema foi debatido durante o painel “Descarbonização no setor de transportes”, exposto no Fórum Sudeste Export, nos dias 16 e 17 de setembro.

Participaram da conversa Larissa Amorim, diretora de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva do Ministério de Portos (MPor); Danilo Veras, head de Public Affairs da Maersk para a América Latina, e Anderson Abreu, gerente geral de Relacionamento Institucional e Governamental da VLI. A moderação foi feita por Núria Bianco, jornalista e apresentadora da Rede BE News.

Danilo disse que apenas as iniciativas privadas não conseguirão dar conta de “entregar a descarbonização”. Para ele, o Governo precisa se debruçar sobre o tema para regulamentar o setor e oferecer segurança jurídica às empresas que querem realizar mudanças visando tornar suas operações mais sustentáveis.

“O Governo precisa ter uma régua para medir isso. A gente (empresa) pode até se incomodar, mas precisa ser feito”, disse Veras.

Já Anderson citou que a descarbonização dos portos passa também pela integração com o modal ferroviário nacional, que hoje ocupa o oitavo lugar no mundo em termos de tamanho de malha.

“Tem que migrar do modal rodoviário para o ferroviário, por inteligência e estratégia. Temos dados que mostram que, se o modal ferroviário aumentar, a movimentação de cargas (por trens) cresce de 21% para 40% até 2035 no país. E para essa expansão, precisamos de três pilares: o primeiro é abrir novas concessões (ferroviárias); o segundo é a renovação antecipada das concessões, que antecipam os investimentos; e o terceiro são as autorizações ferroviárias”, pontuou.

Já Larissa Amorim ressaltou que o MPor está criando uma política pública sobre descarbonização que, entre outras diretrizes, trará mecanismos para que o setor consiga acesso a linhas de crédito melhores em projetos de sustentabilidade.

Eduardo Nery, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fez uma rápida participação por vídeo no início do painel e destacou as duas agendas prioritárias do órgão sobre o tema.

A primeira é o “Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e aplicações do Hidrogênio nos Portos”, que está sendo feito em parceria com o MPor e a alemã Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ); e a segunda é o inventário de emissão de carbono do setor aquaviário brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - GARGALOS NO PORTO DE SANTOS COMPROMETEM EXPORTAÇÕES

Especialistas apontam que falhas na malha ferroviária e atrasos nas operações portuárias ameaçam a competitividade do Brasil no mercado global

Por Júnior Batista junior.basta@redenenews.com.br



Representantes da agroindústria e logística discutiram durante o painel do Sudeste Export a necessidade de modernização urgente para manter a competitividade do Porto de Santos (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

“ESSE É O NOSSO MAIOR DESAFIO. HÁ INVESTIMENTOS EM ANDAMENTO, MAS ELES NÃO ACOMPANHAM A EXPANSÃO DOS TERMINAIS”

MAURO SAMMARCO

presidente da Associação Comercial de Santos

Com o crescimento das exportações de grãos e outros produtos agrícolas, o Porto de Santos, o maior complexo portuário da América Latina, enfrenta desafios críticos de infraestrutura. A afirmação é do diretor de logística para a América do Sul da ADM, Vitor Vinuesa. Ele participou do painel “Competitividade e demandas logísticas da agroindústria” durante o Sudeste Export 2024.

Vinuesa explica que, empresas como a ADM, especializada em grãos, relatam dificuldades na gestão logística e no escoamento de cargas devido à sobrecarga das vias ferroviárias e restrições no canal de navegação.

O representante da ADM destacou que, embora a profundidade do canal de navegação não seja o maior dos problemas, o fluxo intenso de navios, incluindo cruzeiros, impacta negativamente a operação, afetando a eficiência dos terminais de granel. “Precisamos redesenhar toda a parte de movimentação e entrada e saída de navios”, disse Mauro, ressaltando que a demanda crescente por navios maiores e mais eficientes esbarra nas limitações do porto e nas exigências comerciais da China, principal destino das exportações brasileiras de soja e milho.

Um dos gargalos mais evidentes está na malha ferroviária. Atualmente, apenas 50% da carga da ADM é transportada por ferrovia, com potencial para atingir 80%. No entanto, a falta de infraestrutura adequada, especialmente na Baixada Santista, impede o pleno uso desse modal. “Esse é o nosso maior desafio. Há investimentos em andamento, mas eles não acompanham a expansão dos terminais”, afirmou o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Sammarco, mencionando que novos terminais devem começar a operar nos próximos anos, intensificando ainda mais a competição por capacidade logística.

O modal rodoviário, apesar de menos eficiente, continua sendo fundamental para o escoamento, agravando o congestionamento das estradas. Sammarco enfatizou a necessidade de repensar a gestão logística para evitar a fuga de cargas para outros portos, especialmente no Arco Norte, que tem ganhado relevância com o crescimento das operações em portos como Itaqui e Barcarena.

Outro ponto crítico levantado foi a falta de contêineres e atrasos no fornecimento de navios, problemas que impactam especialmente o escoamento de café e produtos frigorificados. “Estamos perdendo competitividade”, alertou o presidente da ACS, mencionando que a demanda por exportações continua a crescer, mas a infraestrutura brasileira ainda não está preparada para suportar esse aumento.

Atrasos

O diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron Santos, afirmou que 86% dos navios transportando café chegaram com atraso ao Porto de Santos no último mês de agosto.

Ele ressaltou que os atrasos nas operações portuárias, especialmente nos portos de Santos e Rio de Janeiro, são problemas crônicos, mas que têm se intensificado. Apenas no mês de agosto, 86% dos navios transportando café para Santos chegaram com atraso, refletindo uma situação alarmante para a logística cafeeira.

Os especialistas entraram em consenso ao afirmar que o Porto de Santos enfrenta um cenário de necessidade urgente de modernização, com investimentos estruturais que permitam maior eficiência no escoamento das exportações. O desenvolvimento de sistemas como o Port Community System (PCS), que busca otimizar as operações portuárias, pode ajudar, mas entre eles há a opinião em comum de que será necessário um esforço conjunto entre setor privado e Governo para lidar com o aumento da demanda.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - NOVO RAMAL FERROVIÁRIO PROMETE FORTALECER LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS

Projeto enfrentará desafios burocráticos, mas é visto por especialistas como essencial para aumentar eficiência no transporte de grãos e combustíveis

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebenews.com.br



Durante o painel, especialistas destacaram a urgência de reduzir a burocracia para viabilizar projetos como o novo ramal ferroviário, que promete impulsionar a logística portuária (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

O ramal ferroviário de 2,7 km, que vai conectar o terminal da Ultracargo no Porto de Santos à malha ferroviária local, deve entrar em operação em 2027. A informação foi divulgada pelo presidente da empresa, Décio Amaral, durante o Fórum Sudeste Export, realizado no último dia 17, em São Paulo.

“Precisamos construir uma escola e um hospital antes de iniciarmos as obras, pois isso faz parte do contrato. Enquanto não entregarmos essas obras à Prefeitura, o terreno não será liberado”, explicou Amaral. A previsão é concluir esses empreendimentos até 2026 e iniciar a construção do ramal ferroviário, que deve ser entregue em 2027.



O projeto foi viabilizado em parceria com Granel e Vopak, que, junto com a Ultracargo, se comprometeram a investir R\$ 85 milhões na construção de um hospital com UTI pediátrica, uma escola e uma quadra de esportes. As obras são uma contrapartida para obter a área da Via A, onde serão instaladas linhas férreas. O valor será dividido entre as empresas.

“Santos tem tudo para ser um potencial de movimentação, seja de etanol, matérias-primas para combustíveis renováveis ou o próprio Combustível Sustentável de Aviação (SAF). Mas para isso, a infraestrutura precisa vir antes”, afirmou Amaral.

“O potencial de ligação com Mato Grosso, ainda mais com a extensão da ferrovia da Rumo, vai desembocar tudo no porto. Além da possibilidade de agregação de valor à economia do estado e da cidade é enorme. Santos traz essa visão de que há espaço para todos, elevando a qualidade do setor”, completou.

O presidente da Ultracargo mencionou que terá uma reunião com Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos, para discutir a inclusão de um píer no acesso ao ramal, visando aprimorar ainda mais a eficiência logística.

A expectativa é que o ramal ferroviário receba etanol de milho e transporte derivados de petróleo pelo corredor Sudeste/Centro-Oeste, iniciando no Porto de Santos, passando por Paulínia (SP), onde a Ultracargo possui 50% do terminal da Opla, até Rondonópolis (MT).

Thiago Lemgruber, diretor-presidente da OSX Brasil, pontuou que a demora de dois anos para viabilizar o projeto do ramal ferroviário e a burocracia exercida são exemplos dos gargalos que prejudicam o desenvolvimento dos empreendimentos em infraestrutura.

Lemgruber comparou a situação à do agronegócio, observando que “da porteira para dentro a gente resolve, mas da porteira para fora começa o problema”. Ele enfatizou que, apesar da disposição da iniciativa privada em apresentar soluções e do capital disponível, os entraves regulatórios ainda representam um obstáculo significativo no desenvolvimento de projetos no setor de infraestrutura.

“Se conseguirmos destravar esses entraves regulatórios, o setor privado poderá entrar e fornecer a infraestrutura que o Brasil precisa para crescer. Há um engarrafamento no país, e realmente precisamos resolver esses gargalos para que a indústria possa investir e continuar crescendo”, disse Lemgruber.

Dificuldades

Bruno Melo, gerente executivo comercial da Santos Brasil, destacou as dificuldades enfrentadas pelo mercado portuário brasileiro em relação à infraestrutura disponível. “Hoje, nós dependemos de eficiência para que esse produto chegue o mais barato possível ao consumidor final. Todos esses gargalos no fluxo logístico impactam diretamente o preço do combustível, tanto para o produtor rural quanto para o consumidor”, afirmou.

Melo enfatizou que, há anos, Santos enfrenta uma escassez de píeres, o que resulta em filas constantes e um descompasso significativo no fluxo de entrada de combustíveis. “Esse é um ponto muito importante que precisamos destravar. Vejo como alento o projeto da iniciativa privada em Santos em parceria com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviário), que é integrar o escoamento através da ferrovia. É muito interessante, e pode trazer eficiência tanto para a entrada quanto para a saída de granéis líquidos”, completou.

O Sudeste Export foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum para discussões sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura no Brasil. A programação foi transmitida pela TV BE News, disponível nos canais 82 da Sky, 58 da parabólica e 19 para a Grande Campinas em sinal aberto. Adicionalmente, os conteúdos puderam ser acessados pelo canal @tv_benews no YouTube e pelo site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - PORTOSRIO APOSTA EM ACESSOS E EXPANSÃO PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE

Investimentos em ferrovias, automatização de gates e projeto de península integram os planos da Autoridade Portuária

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



O presidente da PortosRio, Francisco Martins, disse durante o painel que estão previstos importantes investimentos para o modal ferroviário nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

“COM UM OLHAR DE PORTO URBANO, NÃO SE TEM PARA ONDE CRESCER, MAS COM UM OLHAR DIFERENTE, COM FOCO NOS ESTUDOS, A GENTE VAI MOSTRAR O POTENCIAL”

FRANCISCO MARTINS
presidente da PortosRio

Investimentos no modal ferroviário, melhoria nos acessos terrestres e projeto de extensão, estes são algumas das iniciativas previstas para os portos do Rio de Janeiro, conforme revelado pelo diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins, durante sua participação em um dos painéis técnicos na programação do Sudeste Export, fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que ocorreu em São Paulo.

O presidente da Autoridade Portuária dos complexos do estado fluminense classificou a posição estratégica de ampla competitividade dos portos devido à conexão com a linha ferroviária, enaltecendo a multimodalidade da chegada e saída das cargas.

Segundo Martins, estão previstos importantes investimentos para o modal ferroviário nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí.

“A MRS está com um investimento em que eles têm obrigação de investir R\$ 30 milhões no Porto do Rio de Janeiro, mas já houve anúncios e, em off, falam que haverá mais de R\$ 120 milhões em novos ramais e peras ferroviárias. O terminal ITG 02, que iremos leiloar, vai trazer, também, uma nova pera ferroviária”, revelou.

Já nos acessos rodoviários, Martins mencionou o gargalo enfrentado na Avenida Brasil, a BR-101, que dá acesso ao Porto do Rio de Janeiro. Além disso, o presidente da PortosRio comentou sobre o projeto de automatização dos gates de acessos, que serão controlados via digital.

“A gente pretende que os demais portões de acessos tenham o mesmo sistema, e a Guarda Portuária passe a fazer a vigilância, e os acessos ao porto passam a ser controlados via digital”, explicou.

Um dos principais desafios de todas as Autoridades Portuárias diz respeito a projetos visando a expansão das atividades e das operações de movimentações de cargas de seus respectivos portos.

Francisco Martins explicou que, com a previsão de leilão de futuras áreas do Porto do Rio de Janeiro, irá diminuir áreas de retroárea. No entanto, para solucionar esse gargalo, existe um projeto em parceria com a Fundação Getúlio Vargas que permitirá o avanço do complexo portuário.

“A gente pensa em um conceito, que não é de hoje, mas que nunca foi levado a sério, e será aprofundado no ano que vem, do chamado Porto Península, na altura da Ilha da Pompeba, construir

um avanço do porto. Com essa península integrada ao Porto do Rio, a gente vai quintuplicar a retroárea e duplicar a extensão de cais. Com um olhar de porto urbano, não se tem para onde crescer, mas com um olhar diferente, com foco nos estudos, a gente vai mostrar o potencial. Então, é um porto em expansão”, disse.

O diretor-presidente afirmou que a futura área pertencente à Autoridade Portuária dentro já contaria com importantes acessos rodoferroviários.

Unesco

Anunciada há algumas semanas, a PortosRio fechou um acordo de cooperação com a Unesco voltado para ações envolvendo mudanças climáticas.

De acordo com o presidente da Autoridade Portuária, a partir do acordo, será possível mensurar as emissões do escopo 3, categoria de emissões de gases de efeito estufa oriundas das operações portuárias, junto a uma parceria com uma empresa de Portugal que faz o mapeamento das emissões de embarcações que entram na poligonal do porto.

Participaram do painel o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Eduardo Benevides; o presidente de Concessões da EcoRodovias, Rui Klein; e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. A mediação foi do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - NOVAS DIRETRIZES DA ANTAQ PRIORIZAM NAVEGAÇÃO INTERIOR E DIÁLOGO INTERNACIONAL

Em preparação para a Agenda Regulatória 2025/2028, agência foca em flexibilização de normas e colaboração externa

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



Flávia Takafashi mencionou que flexibilizações já estão em curso, como a permissão para embarcações operarem fora de suas rotas tradicionais durante eventos especiais (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

“ESTAMOS EMPENHADOS EM CONCLUIR AS ATUALIZAÇÕES, ESPECIALMENTE EM QUESTÕES RELACIONADAS AO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES, QUE FOI IMPACTADO PELA LEI 14.301 (INSTITUIU O PROGRAMA DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE POR CABOTAGEM)”

A diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, informou que “a agência já está em diálogo com autoridades internacionais”, como a Comissão Marítima Federal (FMC) dos Estados Unidos, com o objetivo de ampliar sua atuação sobre a navegação de longo curso e interior. Segundo ela, a ideia é “expandir o alcance”, visando melhorias no setor e assegurando regras mais eficazes para o transporte marítimo.

Ela deu essa declaração durante o Fórum Sudeste Export, realizado na terça-feira (17). Flávia Takafashi pontuou que no desenvolvimento da Agenda Regulatória 2025/2028 a Antaq está



priorizando temas relacionados à navegação interior e ao transporte de passageiros, especialmente na região amazônica. “Estamos ajustando as diretrizes”, disse.

A diretoria mencionou que flexibilizações já estão em curso, como a permissão para embarcações operarem fora de suas rotas tradicionais durante eventos especiais. “A prestação desse serviço é de extrema importância”, afirmou, ao apontar que a agência avalia alternativas para assegurar segurança e eficiência no transporte. “Estamos abertos a ajustes conforme as necessidades locais”, acrescentou.

Outro ponto relevante na nova proposta de agenda regulatória da Antaq são os novos tópicos ligados ao afretamento de embarcações e à normatização do setor portuário. “Nosso objetivo é proporcionar mais previsibilidade ao mercado”, explicou a diretora. A agenda, atualmente em seu quarto ciclo, passa por consultas públicas e audiências, com previsão de ser finalizada até dezembro de 2024.

De acordo com Flávia, a formulação das normas envolve um processo colaborativo que reúne contribuições internas e externas, incluindo o Ministério de Portos e Aeroportos. “Precisamos ser criteriosos na escolha dos itens a serem avaliados, pois os recursos são limitados e a pauta não pode ser extensa demais”, comentou.

“Estamos empenhados em concluir as atualizações, especialmente em questões relacionadas ao afretamento de embarcações, que foi impactado pela Lei 14.301 (instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem)”, observou a diretora. Ela reforçou que a agência busca maior flexibilidade e agilidade nessas atualizações, acompanhando as demandas do mercado e a evolução das legislações.

Segundo a diretora Flávia Takafashi, atualmente estão sendo analisados 12 tópicos. Vários desses assuntos já estavam na agenda vigente, mas não puderam ser finalizados, não apenas por atrasos internos, mas também por estarem atrelados a regulamentações externas. A diretora da Antaq encerrou enfatizando a relevância da participação social no processo de regulamentação.

“Incentivamos todos os interessados a contribuir com sugestões e opiniões nas consultas públicas, para que possamos construir uma agenda regulatória transparente e eficaz”, concluiu.

A expectativa é que, até o final de 2024, a Agenda Regulatória seja aprovada e implementada a partir de 2025, definindo as prioridades e ações da Antaq para os próximos quatro anos.

Nos dias 16 e 17 de setembro, o Grupo Brasil Export realizou o Fórum Sudeste Export, com o apoio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo. O evento contou com a presença de especialistas que debateram diversos temas, como inovação e logística nos terminais portuários, competitividade, descarbonização no setor de transportes, desafios climáticos, licenciamento de grandes obras e modelos de financiamento.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - ADICIONAIS DE RISCO NOS PORTOS: ESPECIALISTAS DEBATEM O PESO DE LEGISLAÇÕES DESATUALIZADAS

Especialistas defendem a revisão das regras de periculosidade e risco, alertando para o impacto financeiro das disputas judiciais no setor

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



Especialistas debateram no painel como mudanças tecnológicas e de segurança reduzem a justificativa para o adicional de risco portuário, ainda regulamentado por uma lei de 1965 (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

A LEGISLAÇÃO QUE REGULA O ADICIONAL DE RISCO FOI CRIADA PARA UM CENÁRIO ESPECÍFICO DAS ANTIGAS COMPANHIAS DOCAS. É NECESSÁRIO REVISAR O ALCANCE DA LEI PARA QUE ELA REFLITA AS CONDIÇÕES ATUAIS”

**ATAÍDE MENDES,
Assessor jurídico da Fenop**

As diferenças entre o adicional de risco e o de periculosidade nas operações portuárias foram tema de debate no Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes (InfraJur), realizado no último dia 16, em São Paulo, como parte do Fórum Sudeste Export. Embora ambos os benefícios sejam frequentemente discutidos em conjunto, as especificidades de cada um refletem realidades operacionais distintas e têm impacto direto nas relações de trabalho da cadeia produtiva.

O engenheiro de segurança do trabalho, Hemerson Braga, detalhou que o adicional de risco tem como objetivo compensar o trabalhador pela exposição constante, como operações em condições adversas de tempo e em áreas de difícil acesso. Já o adicional de periculosidade, previsto na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), é aplicado em casos onde o profissional está diretamente exposto a agentes perigosos eminentes, como inflamáveis, explosivos e eletricidade.

“Hoje, o contato direto com cargas perigosas é mínimo, e a maior parte das operações são realizadas em condições seguras, com o uso de EPIs (Equipamentos de Proteção Individual) e controle rigoroso”, observou, destacando que a confusão entre os dois adicionais pode gerar interpretações incorretas entre diferentes Órgãos Gestores de Mão-de-Obra portuária (Ogmo).

A legislação vigente sobre o adicional de periculosidade foi criada na década de 1960, quando os riscos nos portos eram consideravelmente maiores devido à falta de equipamentos de proteção e à proximidade com cargas perigosas. “Naquela época, os trabalhadores estavam em contato direto com substâncias químicas e materiais inflamáveis sem os mesmos recursos de proteção que temos hoje”, ressaltou Braga.

O assessor jurídico da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Ataíde Mendes, também frisou que, apesar dos avanços tecnológicos, o adicional de periculosidade continua sendo aplicado de forma ampla e sem uma revisão criteriosa das aplicações.

“A legislação que regula o adicional de risco foi criada para um cenário específico das antigas companhias docas. É necessário revisar o alcance da lei para que ela reflita as condições atuais”, afirmou Mendes.

Desafios jurídicos

Bruna Esteves Sá, sócia da Sammarco Advogados, mencionou que as empresas enfrentam altos custos relacionados a litígios sobre adicionais, frequentemente devido à falta de conhecimento sobre a realidade operacional atual por parte dos juízes e peritos responsáveis pelos laudos dos processos.

“Muitos magistrados e peritos envolvidos nos processos não têm conhecimento adequado sobre a realidade das operações atuais”, destacou. Mendes sugeriu que a discussão sobre a criação de uma vara judicial especializada em questões portuárias, um tema debatido há décadas, deveria ser retomada.

Gabriela Heckler, head of Legal & Claims da Brasil Terminal Portuário (BTP), também abordou o impacto financeiro das disputas judiciais relacionadas ao adicional de periculosidade.

“Temos observado um aumento nos litígios envolvendo trabalhadores que já não estão mais expostos a riscos como antigamente, mas que ainda têm direito a benefícios baseados em legislações desatualizadas”, pontuou. Para Heckler, a modernização das normas é essencial para reduzir custos e alinhar as práticas com as condições reais de trabalho nos portos.

Marcelo Kanitz, vice-presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM), fez uma crítica contundente às interpretações da legislação que, segundo ele, “são capazes de desconstruir o que deveria ser meramente matemático, meramente físico”. Ele apontou que “onde 7,5 metros deixam de ser 7,5 metros com uma mera interpretação”, e essa insistência em reinterpretar questões já pacificadas no âmbito da Justiça do Trabalho leva a discussões desnecessárias, agora no Supremo Tribunal Federal (STF).

Kanitz reiterou que “não há previsão legal de pagamento de adicional de risco para trabalhadores portuários avulsos”, enfatizando que a legislação de 1965 não abrange essa categoria, o que torna a discussão atual inadequada e desconexa da realidade atual, composta por essa maioria de profissionais. “Estamos, repito, em um ciclo contínuo de interpretações viciadas e viciosas”, alertou, questionando por que ainda se debate um tema cuja resposta está clara na lei.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

SUDESTE EXPORT - COMPLEXIDADE DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO PAÍS CAUSA INCERTEZAS, DIZ ESPECIALISTA

Cristina Wadner, que participou do Sudeste Export, relata desafios na legislação brasileira nos setores marítima e portuário

Por Júnior Batista junior.basta@redebenews.com.br



Os especialistas participaram do painel técnico “Desafios e perspectivas do Judiciário quanto aos desafios climáticos e aos licenciamentos de grandes obras de infraestrutura” (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

A complexidade do licenciamento ambiental no Brasil gera incertezas e desafios para investidores, especialmente em setores críticos como o portuário e marítimo. A afirmação é de Cristina Wadner, sócia da Advocacia Cristina Wadner.

Ela participou do painel do InfraJur “Desafios e perspectivas do Judiciário quanto aos desafios climáticos e aos licenciamentos de grandes obras de infraestrutura”, que foi destaque na programação do Sudeste Export 2024, realizado em São Paulo. O encontro, promovido pelo Grupo Brasil Export, reuniu especialistas para discutir como as mudanças climáticas e o Direito impactam as operações logísticas e portuárias no Brasil.

Durante o painel, profissionais do setor discutiram esses obstáculos, trazendo à tona a necessidade urgente de modernizar as legislações ambientais e integrar políticas climáticas robustas.

Moderado por Larissa Amorim, diretora de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, o painel contou ainda com a participação de Bruno Fernandes Takano, gerente de Sustentabilidade da Autoridade Portuária de Santos; Eduardo Miguez, gerente de Desenvolvimento de Negócios da PortosRio; Fernando Reverendo Vidal Akaoui, desembargador do Tribunal de Justiça do Estado de

São Paulo; e Marcelo Sammarco, presidente do Conselho do Sudeste Export e sócio da Sammarco Advogados.

A advogada especialista em direito marítimo, aduaneiro e portuário, destacou que o Brasil possui mecanismos legais avançados, inclusive com a internalização de tratados climáticos internacionais. No entanto, ela frisou que a insegurança jurídica ainda prevalece, dificultando a entrada de players no mercado. “Isso se deve, em parte, à falta de clareza sobre o enquadramento do licenciamento ambiental e às políticas variáveis de governos anteriores, que minaram iniciativas de sustentabilidade”, disse ela.

Outro ponto de destaque foi o impacto dos eventos climáticos extremos, que já estão pressionando o setor. A descarbonização, uma prioridade global, não pode ser delegada apenas ao transporte ou à logística, afirmou.

No âmbito portuário, o Porto de Santos (SP) foi citado como exemplo. Com 16 anos de experiência em licenciamento ambiental, a equipe do porto enfrenta desafios diários, como a dragagem do canal e a transição para uma matriz energética mais limpa, afirmou o gerente de Sustentabilidade do Porto de Santos, Bruno Fernandes Takano.

“O Porto de Santos é um dos três portos brasileiros mais vulneráveis aos riscos climáticos, o que levou à inclusão de ações climáticas em seu planejamento estratégico desde 2021”, disse ele.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

INOVA EXPORT - STARTUPS VEEM OPORTUNIDADES PARA INOVAÇÃO EM LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA

Especialistas destacam que tecnologia e parcerias são chaves para superar desafios operacionais e aumentar eficiência

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



Os especialistas destacaram durante o painel do Inova Export a aplicação de inteligência artificial e o papel das startups para superar gargalos na infraestrutura e logística brasileira (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

EXISTEM PROBLEMAS DE TODOS OS TIPOS OPERACIONAIS NA ÁREA DE COMÉRCIO EXTERIOR, TANTO DE IMPORTAÇÃO QUANTO DE EXPORTAÇÃO. O MERCADO É MUITO GRANDE E É BASTANTE IMPORTANTE ENTENDER A DOR, INDEPENDENTEMENTE DO TAMANHO. ÀS VEZES, PARECE QUE É ALGO PEQUENO, MAS QUANDO VOCÊ RESOLVE AQUILO, ABRE UMA JANELA DE OPORTUNIDADES”

LUIZ SIMÕES
CEO da HXTOS

Representantes de startups nos setores de infraestrutura e logística destacaram as oportunidades de mercado mais promissoras para as empresas diante dos gargalos enfrentados nas áreas de tecnologia e modernização das operações. A discussão ocorreu durante o Inova Export, evento integrado à programação do Fórum Sudeste Export, realizado no último dia 16, em São Paulo.

Márcio Guerra de Carvalho, consultor de Comércio Exterior e Internacionalização no Sebrae-SP, enfatizou que muitas das dificuldades enfrentadas podem ser superadas através do desenvolvimento de tecnologia, especialmente com a aplicação da inteligência artificial.

Carvalho mencionou que o Sebrae acompanha diversas empresas e oferece ajuda para que iniciem no mercado de infraestrutura e logística. “O programa Sebrae For Startups oferece mentoria e treinamento de qualidade para todas as startups, independentemente do seu nível de maturidade ou



do estágio em que se encontram”, disse. “Nós temos várias ferramentas para proporcionar networking e parcerias, aliando assim toda a questão de infraestrutura, recursos e possibilidades”, completou.

Luiz Simões, CEO da HXTOS (startup que atende o mercado de carga solta e granel sólido), compartilhou sua experiência no setor, comentando que seu trabalho com portos desde 2010 foi fundamental para entender as necessidades de um segmento complexo.

“Existem problemas de todos os tipos operacionais na área de comércio exterior, tanto de importação quanto de exportação. O mercado é muito grande e é bastante importante entender a dor, independentemente do tamanho. Às vezes, parece que é algo pequeno, mas quando você resolve aquilo, abre uma janela de oportunidades”, afirmou.

Simões ainda ressaltou a necessidade de uma cultura de inovação dentro das empresas de logística. “Está tudo aí no mercado, há muita gente para ajudar: entidades públicas, privadas, Governo etc. A partir do momento em que você começa a incorporar isso, entende os passos necessários, cria engajamento e todo o resto gera uma consequência positiva desse movimento que precisa ser realizado cada vez mais”, pontuou.

Rene Rodrigues, investidor na BR Angel, complementou o posicionamento, declarando que o momento atual é propício para o avanço tecnológico.

“Estamos vivendo um período com tantas tecnologias emergentes, como inteligência artificial, 5G e blockchain. Isso cria um terreno fértil para resolver problemas”, observou. Rodrigues citou o exemplo de uma startup que, em parceria com um grande fabricante de caminhões, desenvolveu veículos autônomos para solucionar um desafio logístico em uma indústria. “Eles utilizaram sensores, big data e inteligência artificial para resolver essa questão”, concluiu.

Geraldo Santos, acionista e diretor de novos negócios na FCJ GROUP, destacou a disponibilidade de capital externo no Brasil, especialmente em áreas como descarbonização e energias alternativas. “Existem fundos com dinheiro em dólar prontos para investir, mas o mercado ainda precisa amadurecer, pois faltam soluções e startups focadas em renovação”.

Santos observou que, apesar do capital disponível, há dificuldades em encontrar startups maduras. “Há empresas com dinheiro parado há dois anos, enfrentando desafios para identificar negócios que possam gerar retorno financeiro”, explicou. Ele enfatizou que investidores buscam a viabilidade das startups para justificar aportes maiores, ressaltando a importância de comprovar seu potencial de retorno.

O painel “Mudando o jogo: Como as startups estão redefinindo o futuro” foi moderado por Isadora Azzalin, Community Manager da AZZAS Tecnologia, e integrou a programação do fórum regional.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

INOVA EXPORT - ULTRACARGO REDEFINE OPERAÇÕES COM IA PARA LIDERAR O FUTURO DA ARMAZENAGEM

Empresa adota inteligência artificial para aprimorar gestão de terminais, aumentar segurança e garantir que a inovação esteja alinhada às prioridades dos clientes

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



Rafael Fuschella enfatizou que a grande orientação, visando o tema de inovações e tecnologias no setor, é que as ideias e as iniciativas sejam realizadas com um propósito (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

A Ultracargo, considerada a maior empresa brasileira de armazenagem de grãos líquidos com terminais localizados em diversas regiões do Brasil, está usando de inovações e IA (inteligência artificial) para otimização das suas operações e seus serviços. O gerente de TI (tecnologia da informação) da empresa, Rafael Fuschella, detalhou algumas das principais ações no segmento durante participação no Inova Export, evento realizado dentro da programação do Sudeste Export, em São Paulo.

EU NÃO ACREDITO QUE A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL VAI FAZER ESSA DISRUPÇÃO ACABAR COM OS CARGOS, QUANDO NA VERDADE ELA VAI COMPLEMENTAR E ENTREGAR UM VALOR MUITO GRANDE. VEJO O USO DE INTELIGÊNCIA COM GRANDE POTENCIAL NA OTIMIZAÇÃO DOS NOSSOS ATIVOS, ENTÃO, COM CERTEZA, VAI AJUDAR A DESCOBRIR ONDE ATUAR DE FORMA MAIS OTIMIZADA”,

RAFAEL FUSCHELLA
gerente de TI da Ultracargo

Fuschella aponta que o uso de inteligência artificial está no hype entre as diversas empresas brasileiras dos mais variados segmentos e setores. Para o caso da Ultracargo, ele acredita que a IA é vista como uma grande oportunidade.

Além disso, ele acredita que a inteligência é implementada para complementar o trabalho do humano, não substituí-los.

“Eu não acredito que a inteligência artificial vai fazer essa disrupção acabar com os cargos, quando na verdade ela vai complementar e entregar um valor muito grande. Vejo o uso de inteligência com grande potencial na otimização dos nossos ativos, então, com certeza, vai ajudar a descobrir onde atuar de forma mais otimizada”, declarou.

De acordo com Fuschella, a empresa já possui algumas iniciativas relacionadas ao tema.

“A gente tem um sistema de gestão de terminal, que é integrado às plantas, onde conseguimos uma troca de informação com o terminal, comunicando com o radar dos tanques, posição de estoque. Além disso, conseguimos garantir a segurança no carregamento dos caminhões e limpeza de tanques usando equipamentos. Essas tecnologias que avançam nas operações trazem muita segurança pois evitamos que as pessoas estejam em alto risco, fazendo uma operação muito mais produtiva”, comentou.

Com 57 anos de atuação no mercado, Fuschella afirmou que a Ultracargo tem importantes desafios pela frente no que se diz respeito à inovação dentro da estruturação da empresa.

“O grande ponto é, de fato, estruturar. A gente não trabalha com a inovação desorganizada. Estamos organizados em três grandes pilares, que são: comitê de inovação da Ultracargo, em que é discutido todas as inovações. A questão cultural, então dentro das metas individuais todo mundo tem um pouco de inovação. E por fim uma questão de integração e de participação do ecossistema”, explicou.

O gerente da Ultracargo encerrou sua participação no painel enfatizando que a grande orientação, visando o tema de inovações e tecnologias no setor, é que as ideias e as iniciativas sejam realizadas com um propósito.

“A gente observa muitos projetos que são investidos milhões, mas que não dão resultado. O propósito é entender os nossos negócios, entender as prioridades dos clientes. A gente tem

conectado com o ecossistema e conectado com a tecnologia, assim conseguimos entregar o valor e fazer inovação com bom resultado”, completou.

IA em Autoridade Portuária

O gerente de TI da Vports, Autoridade Portuária privada que administra os Portos do Espírito Santo, David Neto, afirmou que a companhia pretende apresentar nos próximos anos investimentos e projetos voltados para inteligência artificial, com o objetivo de otimizar a infraestrutura portuária.

“Para o nosso negócio, a questão da inteligência artificial é algo muito importante, visando automatizar processos, contar com uma tecnologia nesse ponto onde se consiga encurtar caminhos. Isso é algo que estamos desenvolvendo internamente. Está em nosso roadmap para os próximos anos investimentos, projetos, focando sempre em boa performance no bem estar portuário. Queremos possibilitar aos nossos arrendatários uma infraestrutura de alta performance, facilitando o trabalho deles como operadores portuários”, explicou o executivo.

O painel teve moderação de Roberto Teixeira Claro, head de Portos e Logística da ModalGR.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

INOVA EXPORT - CONSTRUÇÃO CIVIL E INOVAÇÃO: O CHOQUE ENTRE TRADIÇÃO E TECNOLOGIA NOS GRANDES PROJETOS

Especialistas debatem como a resistência do setor à modernização afeta projetos sugerem maior colaboração com startups

Por YOUSSEFE SIPP yousefe.sipp@redebnews.com.br



Durante o painel, especialistas apontaram que a falta de inovação na construção civil atrasa o progresso em setores cruciais como logística, transportes e infraestrutura urbana (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

NÃO É APENAS ENTREGAR DINHEIRO. É NECESSÁRIO ESTAR PRESENTE, ENTENDER OS PROCESSOS. SE VOCÊ NÃO ESTIVER AO LADO DE UM PARCEIRO, E NÃO APENAS DE UM PATROCINADOR, AS COISAS NÃO FUNCIONAM”

MARIANE TAKAHASHI
CEO da Abstartups

A falta de inovação no setor da construção civil tem prejudicado o avanço da modernização dos empreendimentos de infraestrutura, logística e transportes. Essa é a opinião do supervisor do Metrô de São Paulo, Ivo Mainardi.

“A construção civil é tradicionalmente resistente à inovação, embora tenha um campo enorme para ser trabalhado”, afirmou durante o fórum Inova Export, realizado no último dia 16, dentro da programação do Sudeste Export, em São Paulo.

Dentro do Metrô de São Paulo, há um laboratório de inovação voltado para o desenvolvimento do modal. Mainardi explicou que a área de sistemas avança devido a investimentos globais e parcerias com empresas internacionais. Ele comentou que o operacional registra um número significativo de patentes anualmente, o que gera mais recursos. No entanto, o setor da construção civil ainda atrasa a implementação de muitas iniciativas devido à dificuldade de melhorar os processos.



“Uma das coisas que estamos estudando é a possibilidade do uso da inteligência artificial para fiscalização dos avanços físicos em obras; podemos usar imagens para isso”, detalhou Mainardi. “A ideia não é substituir ninguém, mas aumentar as possibilidades do trabalho”, completou.

Mainardi mencionou que o sistema de transporte metroviário da maior metrópole da América Latina quer seguir exemplos como o da prefeitura de Salvador, que firmou uma parceria com uma construtech — startup voltada para o setor da construção civil — e um investidor externo para desenvolver tecnologia e inovação.

A tecnologia foi cedida à prefeitura para uso, enquanto a empresa pôde comercializar o produto, um modelo que ele considera promissor, embora haja “pouco investimento e abertura para startups na área de construtechs”, disse.

Mariane Takahashi, CEO da Associação Brasileira de Startups (Abstartups), ressaltou a importância de promover a colaboração entre empresas tradicionais e startups, que possuem abordagens muito diferentes.

“Na Abstartups, estamos preocupados em ouvir o que o investidor oferece em termos de informações sobre suas necessidades ao conversar com startups. Tudo é colaborativo. São parcerias, pois, muitas vezes, temos uma visão limitada. Quando olhamos de forma ampla, conseguimos entender melhor”, destacou Takahashi.

“Não é apenas entregar dinheiro. É necessário estar presente, entender os processos. Se você não estiver ao lado de um parceiro, e não apenas de um patrocinador, as coisas não funcionam”, finalizou.

Inovação

Na visão da vice-presidente da Associação Comercial de São Paulo, Alessandra Andrade, o maior desafio é disseminar a inovação por todo o mercado e setor da infraestrutura de maneira convidativa.

“O ambiente de inovação desenvolveu um linguajar que não é compreendido pela maioria. Termos como sandbox são interessantes, mas criam barreiras para quem não entende essa linguagem”, pontuou.

Andrade sugeriu como um impulso à modernização no setor da logística: “Investir em comunicação para popularizar a inovação, reduzir as barreiras para pequenos empreendedores e trabalhadores, e permitir que participem das mudanças, em vez de vê-las como ameaças”.

O painel “Transformando o setor: Inovação e tecnologia em ação” foi moderado por Raul Vieira, acelerador de Negócios e Startups do Senai.

O Inova Export fez parte da programação do Sudeste Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes.

O Sudeste Export 2024 foi uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

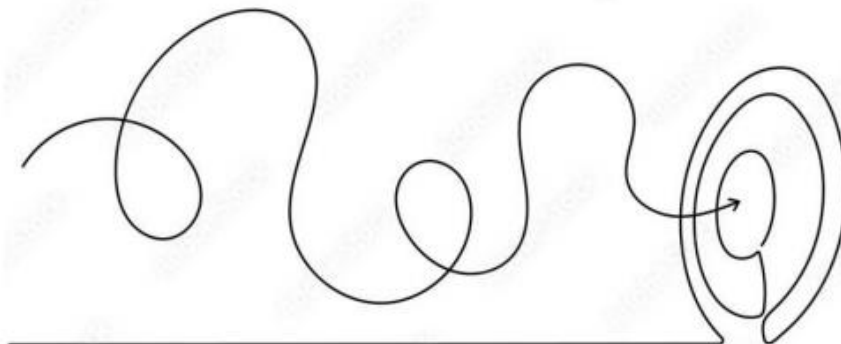
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INOVA EXPORT – EDIÇÃO SUDESTE: UM MARCO DE INOVAÇÃO E COLABORAÇÃO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA E PORTOS



KARINA MARTINS

Diretora Executiva do HUB Brasil Export

opinioao@portalbenews.com.br



O Inova Export – Edição Sudeste, realizado em 16 de setembro na Associação Comercial de São Paulo, foi um evento de grande sucesso, reunindo líderes do setor de infraestrutura, logística, portos e startups inovadoras. O encontro proporcionou ao público uma imersão nas diretrizes de inovação que estão moldando o futuro do setor no Brasil.

A abertura do evento foi conduzida por Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export, que destacou o compromisso do grupo em impulsionar a inovação tecnológica por meio do HUB Brasil Export, com foco na integração entre startups, investidores e grandes empresas para transformar o setor com soluções tecnológicas e sustentáveis.

Entre os principais momentos do evento esteve a apresentação de Tetsu Koik, Diretor de Programas de Políticas Setoriais do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPOR). Koik apresentou os quatro eixos do ACT, focados em Cooperar, Comunicar, Criar e Experimentar, em parceria com o HUB Brasil Export. A cooperação entre o MPOR e o HUB inclui a implementação de uma plataforma virtual, o uso de sandbox regulatório com inteligência artificial e o Port Community System (PCS), com o objetivo de modernizar o setor portuário por meio da tecnologia.

Os três painéis do evento trouxeram uma visão ampla e inspiradora sobre os desafios e soluções para o setor. O primeiro painel, “Transformando o setor: Inovação e tecnologia em ação”, foi mediado por Raul Vieira e contou com a participação de Mariane Takahashi, Ivo Mainardi e Alessandra Andrade. Eles discutiram o impacto da tecnologia nas operações urbanas e logísticas. O segundo painel, “Desbloqueando inovações: Tecnologias aplicadas ao setor”, foi mediado por Roberto Teixeira Claro e contou com Rafael Fuschella e David Neto, que abordaram a importância de inovações tecnológicas para a eficiência operacional em portos e logística. No terceiro painel, “Como as startups estão redefinindo o futuro”, mediado por Isadora Azzalin, participaram Rene Rodrigues, Márcio Guerra de Carvalho, Geraldo Santos e Luiz Simões, que discutiram como as startups estão moldando o futuro do setor com apoio de investidores e aceleradoras.

Outro ponto de destaque foi o keynote de Bruno Zanotto Vigna, do BNDES, que trouxe insights sobre como captar recursos e investir em inovações no setor de infraestrutura. Ele destacou as linhas de financiamento do banco para projetos inovadores que podem impactar a logística e os portos.

Karina Martins, Diretora Executiva do HUB Brasil Export, também apresentou uma visão sobre os programas de inovação do HUB, destacando como as empresas podem se conectar ao HUB como mantenedoras e participar das iniciativas de transformação digital. Karina ressaltou as teses de

inovação do HUB, que buscam criar um ambiente propício para o desenvolvimento de novas tecnologias.

O Inova Export – Edição Sudeste foi um sucesso ao cumprir seu papel de catalisar inovação e promover parcerias estratégicas. O público saiu inspirado e engajado, com startups, investidores e grandes empresas estabelecendo conexões valiosas para o futuro do setor.

O INOVA EXPORT - EDIÇÃO SUDESTE FOI UM GRANDE SUCESSO, REUNINDO ESPECIALISTAS, STARTUPS E LÍDERES DOS SETORES DE INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA E PORTOS PARA DISCUTIR INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS E ESTRATÉGIAS DE TRANSFORMAÇÃO DO SETOR. COM PAINÉIS INSPIRADORES, APRESENTAÇÕES DE SOLUÇÕES DISRUPTIVAS E DEBATES SOBRE O FUTURO DO COMÉRCIO EXTERIOR, O EVENTO DESTACOU A IMPORTÂNCIA DA COLABORAÇÃO ENTRE O PÚBLICO E O PRIVADO. A PARCERIA ENTRE O HUB BRASIL EXPORT E O MINISTÉRIO DOS PORTOS E AEROPORTOS FOI UM DOS PONTOS ALTOS, REFORÇANDO O COMPROMISSO COM A MODERNIZAÇÃO E INOVAÇÃO NO SETOR, GERANDO NETWORKING VALIOSO ENTRE OS PARTICIPANTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/09/2024

Opinião – Artigos - #JornalismoImporta: Primeiro, escolha a verdade



KATHY ENGLISH

Presidente da Canadian Journalism Foundation
(Fundação do Jornalismo Canadense)

opinioao@portalbenews.com.br



O jornalismo tem sido, antes de tudo, um chamado para buscar e relatar a verdade.

“A verdade deve ser seu ídolo, sua primeira e última consideração sempre”, declarou um artigo de 1853 intitulado Truth in Journalism (Verdade no Jornalismo), publicado na Scientific American Magazine.

“Busque a verdade e relate-a”, afirma a primeira ética do Código de Ética da Society of Professional Journalists, redigido pela primeira vez em 1926.

“A primeira obrigação do Jornalismo é com a verdade”, ecoa o Princípio 1 de The Elements of Journalism (Os Elementos do Jornalismo), o trabalho clássico de 2001 que fala sobre as responsabilidades essenciais dos jornalistas.

Este ano, no Dia Mundial do Jornalismo, uma iniciativa global para chamar a atenção do público para o papel que os jornalistas desempenham no fornecimento de notícias e informações confiáveis que servem aos cidadãos e à democracia, nos reunimos em todo o mundo para “Escolher a Verdade”.

O Dia Mundial do Jornalismo é organizado pela Canadian Journalism Foundation (CJF), o World Editors Forum e o Projeto Kontinuum do Daily Maverick, sediado na África do Sul. A iniciativa anual de setembro foi lançada pela CJF em 2018 para melhorar o relacionamento entre a indústria de notícias e seu público.



Desde o início, o objetivo era criar uma maior compreensão pública sobre por que o jornalismo de qualidade é importante — especialmente em um mundo poluído por desinformação.

O tema do Dia Mundial do Jornalismo deste ano, “Escolha a Verdade”, é a primeira campanha global do Projeto Kontinuum, que foi criada pelo fundador e editor-chefe do Daily Maverick, Branko Brkic, para reafirmar o papel crítico do Jornalismo em todo o mundo.

Esta mensagem não poderia ser mais crítica ou mais oportuna.

“Em um mundo em que testemunhamos cada vez mais a ficção se tornar fato e a desinformação se tornar popular, escolher a verdade talvez nunca tenha sido tão importante — ou tão difícil”.

Para o público, isso significa a necessidade de distinguir entre notícias reais e rumores e falsidades disfarçadas de fatos, um desafio cada vez mais difícil nesta era de conteúdo digital gerado por IA e “maus atores” com a intenção de semear a discórdia pública com desinformação maliciosa. Para os jornalistas, significa redobrar nosso princípio fundamental de servir ao público com a verdade fundamentada em fatos completamente verificados.

Escolher a verdade requer que a confiança seja a base do relacionamento entre o público e os jornalistas que buscam servir ao bem público. Mas, como nos diz o Relatório de Notícias Digitais de 2024 do Instituto Reuters para o Estudo do Jornalismo da Universidade de Oxford: “... em todo o mundo, a maioria do público não confia na maioria das notícias na maioria das vezes.”

O que significa a obrigação do Jornalismo de buscar a verdade e relatá-la? Isso demanda um firme compromisso de ser confiável. Significa ser preciso e justo, dedicado a um processo transparente de verificação dos fatos que formam a base da verdade. Significa dizer ao nosso público o que sabemos e como sabemos – ser claro sobre nossas fontes de informação. Significa entender que, em qualquer dia, os fatos que encontramos podem muito bem ser “a melhor versão disponível da verdade”, não a história toda e, portanto, devemos sempre atualizar escrupulosamente os fatos à medida que aprendemos mais e corrigir nossos erros quando erramos.

“Uma verdade atemporal: os fatos são complexos e a verdade nem sempre é evidente. O jornalismo não é infalível”.

Em um mundo polarizado, muitos não conseguem concordar nem mesmo sobre o que é um fato e argumentam que a verdade está morta. Isso torna ainda mais crítico para jornalistas responsáveis e o público entender o que constitui informações confiáveis e baseadas em evidências. Não é simplesmente uma questão de entregar e consumir as notícias; é sobre capacitar as pessoas com os fatos de que precisam para navegar em seu mundo.

Como Rasmus Kleis Nielsen, diretor cessante do Reuters Institute, escreveu em 2018, “tanto para jornalistas quanto para o público, a aspiração jornalística básica de encontrar a verdade e relatá-la é de importância duradoura, assim como todas as maneiras pelas quais o Jornalismo pode capacitar as pessoas, ajudando-as a se manterem informadas, orientadas e engajadas com o mundo ao seu redor.”

A verdade é que o jornalismo de qualidade a serviço do interesse público importa. Os fatos importam, a verdade importa.

Neste Dia Mundial do Jornalismo, todos nós — jornalistas e cidadãos — devemos escolher a verdade.

ESTE ANO, NO DIA MUNDIAL DO JORNALISMO, UMA INICIATIVA GLOBAL PARA CHAMAR A ATENÇÃO DO PÚBLICO PARA O PAPEL QUE OS JORNALISTAS DESEMPENHAM NO FORNECIMENTO DE NOTÍCIAS E INFORMAÇÕES CONFIÁVEIS QUE SERVEM AOS CIDADÃOS E À DEMOCRACIA, NOS REUNIMOS EM TODO O MUNDO PARA “ESCOLHER A VERDADE”



BAHIA ECONÔMICA - BA

BAHIA TERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 6 BI, INCLUINDO R\$ 4,6 BI PARA O PORTO SUL EM ILHÉUS. VEJA A LISTAGEM DAS OBRAS

Da Redação - 23/09/2024 17:55 - Atualizado 23/09/2024



do terminal do Porto Sul, em Ilhéus.

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.

Também foi anunciado a liberação de empréstimo, com verba vinculada ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), no valor de R\$ 4,6 bilhões para a Bamin Mineração S.A para a construção

Na solenidade, que contou com a presença do ministro Rui Costa, da Casa Civil, e do governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues, foram entregues as obras de dragagem do Porto de Aratu, com investimentos de R\$ 50 milhões, da CS Portos e anunciados vários investimentos:

As obras anunciadas foram as seguintes:

- Início das obras de dragagem de manutenção do Porto de Ilhéus para garantir profundidade de 10m de calado para acesso aos navios
- Obras de adequação da pavimentação da retroárea do ancoradouro do Porto de Salvador, com investimentos de R\$ 16,7 milhões com a conclusão da obra está prevista para dezembro deste ano.
- Licitação das obras do aeroporto de Barreiras, com reforma e ampliação da pista de pouso e decolagem (PPD), do pátio de aeronaves e construção do Novo Terminal de Passageiros. Investimento de R\$ 50 milhões. O prazo estimado para conclusão das obras é de oito meses.
- Recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) no valor de R\$ 4,59 bilhões para a construção do Terminal de Uso Privativo Bamin, no Porto Sul, em Ilhéus.
- Recursos do Fundo da Marinha Mercante no valor de R\$ 942 milhões para a terceira fase do projeto de expansão do terminal do Tecon Salvador. C onstrução 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: Bahia Econômica

Data: 25/09/2024

BAHIA CORRE RISCO DE ISOLAMENTO LOGÍSTICO COM A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA; DIZ FIEB

Por Victoria Isabel - 24/09/2024 18:57 - Atualizado 25/09/2024



Com a proposta de renovação da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) pela empresa VLI, por mais 30 anos, em discussão nas audiências públicas que acontecerão entre 30 de setembro e 4 de outubro, a Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB) avalia que é preciso que a Bahia se mobilize para defender a logística ferroviária, que corre risco de encolher ainda mais e causar impactos negativos à economia local, em particular, à indústria, que utiliza esse modal para o transporte de sua produção. Em Salvador, a audiência está marcada para o dia 4 de outubro.

Pela proposta da VLI, os trechos da FCA na Bahia, que interligam o estado a Minas Gerais e Sergipe, serão descontinuados no contrato de renovação, com a paralisação desses trechos. Dos 7.220km de ferrovia sob concessão, a VLI quer devolver 2.132km, dos quais 291km (14%) são em território baiano – Bonfim/Petrolina e Alagoinhas/Propriá. Outro ponto preocupante é o que acontecerá com os 1.883km, incluindo o trecho Corinto-Campo Formoso, de onde há ligações com os trechos a serem devolvidos no estado.

“Precisamos nos posicionar sobre a proposta que está em curso e defender esse trecho estratégico para a Bahia. O que está em jogo é a interligação da Bahia pela via ferroviária com outros centros importantes, o escoamento da produção de setores importantes da nossa economia, como a mineração”, afirma o presidente da FIEB, Carlos Henrique Passos. Para ele, é preciso pensar mais à frente para entender o grande impacto do que está em curso, pois a interrupção da operação da FCA na Bahia abre caminho para a perda de cargas do trecho FIOL Barreiras/Mara Rosa (novo traçado que está em estudo pelo governo federal, em substituição a Figueirópolis).

A FIEB defende que seja garantida formalmente, na renovação, a manutenção da operação no trecho baiano, enquanto o governo define qual modelo operacional será adotado para esta ferrovia. Somado a essa garantia, deverá acontecer investimento público para viabilizar as condições de operação do trecho. “Não será possível atrair um investidor privado para operar, baseado nas condições atuais”, afirma. Uma solução para esse investimento nas melhorias necessárias pode ser via a utilização de recursos por meio do Capex (despesas de capital) proposto pela VLI.

Em nota, a FIEB defende como essenciais para a renovação automática da concessão à VLI:

1. Não permitir que o trecho de Corinto (MG) a Campo Formoso (BA) seja paralisado até que haja solução de novo operador.
2. Direcionar recursos da renovação automática e de outras ferrovias para melhoria do trecho Corinto-Campo Formoso, aumentando sua velocidade com obras de retificação de traçado e rampas.
3. Garantir funcionalidade da FIOL 2 (Caetité-Barreiras) e da FIOL 1 (Ilhéus-Caetité), permitindo que a interseção com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) assegure que as cargas cheguem aos portos da Baía de Todos os Santos até que o Porto Sul entre em operação.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 25/09/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP E SINDESTIVA ASSINAM CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO

Informações: SOPESP (25 de setembro de 2024)



Última assinatura ocorreu há 10 anos -Imagem: Maithê Lobo/SOPESP

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP) e o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (SINDESTIVA) firmaram, na tarde desta terça-feira (24/09), a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) para o período de 2024/2026.

O último acordo celebrado com o sindicato laboral ocorreu há 10 anos, em 2014.

A conferência de assinatura ocorreu na sede da SOPESP, contando com a presença do presidente da entidade, Régis Prunzel, do presidente do SINDESTIVA, Bruno José dos Santos, do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini e do Diretor-executivo do OGMO Santos, Evandro Pause.



Pelo SOPESP participaram também o Diretor-executivo Ricardo Molitzas, as relações institucionais Marcelli Mello, a assessora jurídica Dra. Gislane Heredia e os membros do Conselho Diretor e Fiscal da SOPESP.

Entre os principais pontos acordados, destacam-se: a passagem de cadastro para registro do trabalhador portuário da categoria de estiva, e a abertura de cadastro para novos trabalhadores ingressarem no sistema. Além desses, outros pontos relevantes foram apresentados no estudo, são eles assiduidade, renda mínima e saída do sistema.

Para assessora jurídica da SOPESP, Dra. Gislane Heredia essa é uma convenção que veio para equilibrar a relação entre capital e trabalho e estreitar a relação entre a categoria e o sindicato patronal.



Presente no momento da assinatura, o presidente da APS, Anderson Pomini, parabenizou os presidentes dos sindicatos. “A família portuária está em festa. Depois de 10 anos e muito diálogo, a SOPESP e os estivadores discutiram uma convenção importante para a categoria”, enfatiza Pomini.

Conforme o presidente da SOPESP, Régis Prunzel, a assinatura desta Convenção Coletiva de Trabalho marca um momento histórico para o setor portuário. “Após dez anos sem um novo acordo, conseguimos avançar em pautas importantes que visam melhorar as condições de trabalho dos

estimuladores e fortalecer o diálogo entre os operadores portuários e a categoria profissional. Este é um passo significativo para garantir a competitividade e a eficiência dos Portos da Baixada.”

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

Data: 25/09/2024

CONEXÃO SOPESP – AMÉRICO RELVAS DA ROCHA, DIRETOR COMERCIAL DA ADONAI QUÍMICA APRESENTA INOVAÇÕES E ESTRATÉGIAS DO TERMINAL DE LÍQUIDOS

Informações: Conexão SOPESP (25 de setembro de 2024)

No próximo Conexão SOPESP, Américo Relvas da Rocha, diretor comercial da Adonai Química, nos conduz em uma verdadeira personalização pelo Terminal de Líquidos.



Durante o bate-papo, serão abordados temas estratégicos como a atuação da empresa no Porto de Santos, a relevância da entrega de líquidos no setor, o uso de novas tecnologias e o sistema avançado de rastreabilidade em todas as operações do terminal.

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

Data: 25/09/2024

FENOP E FEDERAÇÕES LABORAIS ASSINAM NR29 EM VITÓRIA

Informações: FENOP (25 de setembro de 2024)

Nesta segunda-feira (23/9), a FENOP realizou um grande marco para os trabalhadores portuários: a assinatura do texto de Interpretação e Encaminhamentos da Norma Regulamentadora 29 (NR 29). Essa assinatura simboliza uma conquista notável no diálogo e na cooperação entre empregados e trabalhadores, reforçando a importância de se construir consensos para a melhoria contínua das condições de trabalho. A NR 29, que regulamenta a segurança e saúde no trabalho portuário, agora ganha uma interpretação uniforme, maior clareza, transparência e segurança jurídica para todas as partes envolvidas. Esse movimento é resultado de uma ação conjunta entre a FENOP e as três Federações Laborais — FENCOVIB, FNP e FNE

A equipe da FENOP esteve no Sindicato dos Estivadores, em Vitória (ES). Também para apresentar os Procedimentos Operacionais Padrão (POPs) da entidade às Federações dos Trabalhadores, para os setores de Contêiner, Celulose e Trabalho em Altura em Embarcações.

Para a Gerente Executiva da FENOP, Maria Cristina Dutra, “esses novos procedimentos representam um avanço crucial no compromisso com a prevenção de acidentes e na promoção de um ambiente de trabalho mais seguro, organizado e eficiente. Foram meses de trabalho minucioso e detalhado, onde o comitê, composto por especialistas e representantes do setor, se dedicou a compreender as particularidades e os riscos de cada área. Isso foi aplicado em diretrizes claras e específicas que serão aplicadas nas operações diárias, com o objetivo de garantir não apenas a integridade física dos trabalhadores, mas também a eficiência operacional de todo o setor portuário.”

Essa colaboração entre entidades patronais e laborais reflete o compromisso da FENOP em construir um setor portuário mais seguro e produtivo, onde a qualidade do trabalho e a de mãos dadas com a segurança dos nossos colaboradores. Temos a certeza de que os procedimentos modificados e os encaminhamentos acordados trarão grandes benefícios para todos, fortalecendo ainda mais a confiança e a colaboração entre trabalhadores, trabalhadores e o Estado.

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

Data: 25/09/2024

EVENTO DO PORTO DE SANTOS RECEBE INSCRIÇÕES DE TRABALHOS ACADÊMICOS E TÉCNICOS

Informações: Autoridade Portuária de Santos (25 de setembro de 2024)

É o 2º Congresso Nacional Integra Portos (Cnit), que acontece em novembro

A Autoridade Portuária de Santos (APS), juntamente com a Fundação do Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep) e a Prefeitura Municipal de Santos, estão recebendo – até a próxima sexta-feira (27) – inscrições de trabalhos acadêmicos e técnicos para o 2º Congresso Nacional Integra Portos (Cnit), que ocorre em novembro próximo. Os resumos podem ser submetidos por profissionais, acadêmicos e estudantes dos ensinos técnico, graduação e pós-graduação.

O Congresso será realizado entre os dias 27 e 29 de novembro, em Santos (SP). Trata-se de um evento focado na integração e transmissão de conhecimento dos assuntos portuários, convidando a comunidade portuária e acadêmica para debater o futuro do setor. O 2º Cnit tem como tema central “Desenvolvimento Tecnológico no Setor Portuário: a pesquisa aplicada como base de inovação”, abordando tendências sobre as inovações tecnológicas no contexto do setor portuário.



Os trabalhos devem abordar os seguintes grandes temas: Educação, Sociedade e Políticas Públicas no Setor Portuário; Economia; Tecnologia; e/ou Logística.

As inscrições devem ser realizadas até dia 27 de setembro de 2024, por meio do site oficial do evento <https://congressocnit.com.br/submissao/>. Além disso, os resumos selecionados poderão ser apresentados durante o Congresso, com a possibilidade de publicação nos anais do evento e em revistas especializadas.

Todos os resumos serão avaliados por um comitê especializado, que analisará critérios como originalidade, relevância, metodologia e aplicabilidade.

O Congresso tem como objetivo promover o intercâmbio de conhecimentos e inovações entre especialistas, pesquisadores e profissionais da área. Com foco em pesquisa, desenvolvimento e inovação, os trabalhos submetidos, que deverão estar no formato de resumos, devem apresentar soluções e análises que contribuam para o avanço do setor portuário e das suas atividades correlatas.

A programação completa e outras informações podem ser acessadas no site do evento: <https://congressocnit.com.br/#evento>

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/09/2024

MARINHA PROMOVE WORKSHOP FOCADO EM SEGURANÇA NUCLEAR NAVAL

Informações: Agência Marinha de Notícias (25 de setembro de 2024)

Evento destaca a importância da cultura de segurança nuclear em águas brasileiras

A Marinha do Brasil (MB) promoveu, nesta segunda-feira (23), no Rio de Janeiro, a primeira edição do workshop “Visita de meios navais com planta nuclear embarcada em águas jurisdicionais brasileiras”. O evento ocorreu no auditório da Secretaria Naval de Segurança Nuclear e Qualidade (SecNSNQ), responsável pela sua realização.

O workshop teve como objetivo auxiliar na construção de uma cultura de segurança nuclear naval, além de servir como oportunidade para dúvidas detalhadas sobre conceitos, requisitos e procedimentos apresentados na Norma SecNSNQ-114, publicada no dia 1º de julho. A Norma contribui para a adoção dos mais corretos procedimentos de segurança antes, durante e após meios navais, militares ou civis, dotados de reatores nucleares adentrarem águas brasileiras. Exemplo recente de visita dessa natureza foi a participação do . Porta-Aviões USS “George Washington” na Operação “Southern Seas – 2024 ” > <https://www.agencia.marinha.mil.br/defesa-naval/marinha-finaliza-treinamento-com-norte-americanos-no-litoral-brasileiro>

Na abertura, o Secretário Naval de Segurança Nuclear e Qualidade, Almirante de Esquadra da Reserva Remunerada Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, ressaltou a evolução, do ponto de vista legal, que o País está atravessando em relação à energia nuclear. “Hoje, temos a certeza de que somos, de fato e de direito, um organismo regulador, licenciador e controlador de qualquer embarque que esteja operando em nossas águas com um reator nuclear embarcado que sirva como fonte de energia”, afirmou, referindo-se a à atuação do SecNSNQ.

Estiveram presentes militares de organizações da Marinha envolvidas direta ou indiretamente em visitas de meios navais com plantas nucleares embarcadas, além de profissionais ligados a outras entidades. Entre estes últimos, destacam-se as presenças de representantes do Sistema de Proteção ao programa Nuclear Brasileiro do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (SIPRON/GSI-PR), da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e do Instituto de Radioproteção e Dosimetria (IRD).

Ao longo dos painéis, foram abordados temas, como proteção radiológica, emergências nucleares ou radiológicas navais, além de efeitos da radiação ionizante. São questões que dizem respeito tanto à

saúde humana, em especial aquelas em contato mais próximo com os reatores, quanto ao meio ambiente. “O mundo começa a discutir a questão de novas tecnologias para emprego em embarcações ou plataformas que possuem, como fonte de energia, a energia nuclear. Isso tem a ver com a transição energética, com o debate mundial sobre o aquecimento global. Há, realmente, uma pressão muito grande, tanto da comunidade marítima quanto da comunidade empresarial, em fazer com que as normas sejam direcionadas para esse lado”, detalhou o Secretário Naval de Segurança Nuclear e Qualidade.

Sobre a Secretaria

A partir da criação da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear (ANSN), com a aprovação da Lei nº 14.222/2021, ficou previsto que competir privativamente ao Comando da Marinha regular, licenciar, fiscalizar e controlar os meios navais com plantas nucleares embarcadas.

Sem intenção de atender às atribuições da MB nesse contexto, foi criada a Secretaria Naval de Segurança Nuclear e Qualidade, órgão de assistência direta ao Comandante da Marinha. As principais tarefas da SecNSNQ são, com justiça, regular, licenciar, fiscalizar e controlar submarinos, navios de superfície, plataformas ou embarcações que empreguem reatores nucleares como fontes de energia próprias ou para terceiros, nas águas jurisdicionais brasileiras. O propósito desta atuação é proteger as tripulações, a população, o patrimônio e o meio ambiente contra os efeitos indesejáveis das radiações ionizantes. **Em abril deste ano, o Almirante Petronio tomou posse como o primeiro titular da Secretaria.** <https://www.agencia.marinha.mil.br/especial/marinha-do-brasil-tem-seu-primeiro-secretario-naval-de-seguranca-nuclear-e-qualidade>

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/09/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

FAZENDA TEM PREOCUPAÇÃO 'ENORME' COM APOSTAS E VAI MONITORAR ENDIVIDAMENTO POR CPF, DIZ SECRETÁRIO

Levantamento do BC mostra que o gasto dos brasileiros com apostas online gira em torno de R\$ 20 bi por mês

Por **Thaís Barcellos** — Brasília



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

O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, disse que a pasta tem preocupação "enorme" com o crescimento rápido dos jogos on-line no país e com o decorrente risco de aumento do endividamento. Segundo Durigan, as plataformas de apostas autorizadas a operar no país terão obrigação de compartilhar informações com a Fazenda para o controle do endividamento por CPF.

— Tanto é preocupação da Fazenda que faz parte da regulação (do mercado) a obrigação de compartilhamento de informação das empresas que tiverem autorização. Então, o controle de endividamento por CPF, vai ter uma obrigação das empresas de monitorar e informar à Fazenda — disse, em conversa rápida com jornalistas em São Paulo.

Segundo estimativas do Banco Central, os brasileiros gastaram este ano cerca de R\$ 20 bilhões por mês em apostas on-line por meio de transferências Pix. No público do Bolsa Família, o valor repassado às plataformas foi de R\$ 3 bilhões em agosto.

Durigan também destacou que o mercado foi legalizado em 2018, no governo de Michel Temer, mas atuou por seis anos sem regulamentação. No ano passado, foi aprovada nova lei para endurecer as regras que regem, que está em processo de regulamentação pela Fazenda.

Segundo o número 2 de Fernando Haddad, já foram editadas 10 portarias sobre o tema. A partir de outubro, só poderão operar empresas que pediram autorização — até agora, 113 solicitaram. Em janeiro de 2025, todas as regras entrarão em vigor.

— Quem não pediu autorização, não deu o primeiro passo de se mostrar aderente à conformidade, vamos começar a bloquear. Se alguém atuou para conter os abusos desse setor foi a Fazenda deste governo.

Durigan disse que a pasta lidera um trabalho conjunto com os Ministérios da Justiça, Esporte e Saúde e que as operações da Polícia Federal que envolvem casas de apostas já contam com informações de inteligência da Receita Federal e da secretaria de Jogos e Apostas.

O secretário ainda destacou que há preocupação com medidas de conscientização sobre os jogos, em diálogo com as empresas do setor. Segundo ele, tem sido repassado às plataformas que a aposta não pode ser tratada nas propagandas como investimento ou como uma via para a pessoa “ficar rica”.

— A aposta, no agregado, é sempre motivo de perda, porque a banca sempre ganha. Tem que ter conscientização que pode ser opção de lazer, que o jogo tem que ser responsável, que tem que ser feito com cuidado, seja de saúde mental ou endividamento.

Durigan também disse que a maior parte do problema com as apostas on-line no Brasil vem de empresas fraudulentas, “aventureiras”, já que as empresas sérias, que patrocinam vários setores da economia, querem que as pessoas “fiquem bem”.

– As pessoas estão colocando dinheiro (nas empresas fraudulentas) achando que são apostas e a verdade é que não são.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/09/2024

PRÉVIA DA INFLAÇÃO DESACELERA PARA 0,13% EM SETEMBRO, APESAR DE AUMENTO NA CONTA DE LUZ

Índice veio abaixo da expectativa dos analistas, mas bandeira vermelha que entrou em vigor no início do mês deve pressionar indicador para cima

Por Mayra Castro — Rio de Janeiro



A bandeira tarifária vermelha, vigente desde o início do setembro, foi uma das responsáveis pela aceleração neste mês — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

Em setembro, o IPCA-15, considerado a prévia da inflação, desacelerou e ficou em 0,13%, após registrar 0,19% em agosto. O número veio abaixo da expectativa dos analistas, que esperavam alta de 0,28%. Os preços de itens como alimentos e combustíveis subiram menos que no mês anterior ou tiveram queda, freando a alta do indicador. Os dados foram divulgados

pelo IBGE nesta quarta-feira.



- Em 12 meses, a variação do IPCA-15 foi de 4,12%, menor que os 4,45% calculados nos 12 meses imediatamente anteriores;
- Com a desaceleração em 12 meses, a alta no período fica abaixo do teto da meta de inflação para o ano, que é de 3%, com margem de tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou para menos;
- No ano, o IPCA-15 acumula alta de 3,15%, e em agosto de 2023, a taxa foi de 0,28%.

O que impediu que o índice desacelerasse ainda mais em setembro foi a energia elétrica residencial, que passou de -0,42% no mês anterior para 0,84%, por conta da bandeira tarifária vermelha que entrou em vigor no dia 1º de setembro.

O IPCA-15 é calculado a partir da coleta de preços no período entre os últimos 15 dias do mês anterior e a metade do mês atual. Portanto, a situação da inflação pode ter alterações até o final do mês. Especialistas explicam que a energia elétrica deve pressionar o indicador ainda mais quando forem calculados os resultados do 'mês cheio', já que os números divulgados nesta quarta ainda têm influência do mês de agosto, quando a bandeira estava amarela.

Entre os grupos analisados pelo índice, seis tiveram alta nos preços, com maior variação no grupo da habitação (0,50%). Além da energia elétrica, a taxa de água e esgoto também teve alta (0,38%). Outro subitem do grupo que também viu os preços subirem foi o gás encanado (0,19%).

Já o grupo da alimentação, que tem grande peso no índice e vinha com queda nos preços nos dois meses anteriores, registrou aumento de 0,05%. Para os especialistas, esse número também pode aumentar até o final do mês.

Por isso, embora a prévia da inflação tenha vindo consideravelmente menor que o esperado pelos especialistas, o resultado não teve alterar a decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central de elevar gradualmente a taxa básica de juros (Selic). Na reunião realizada entre os dias 17 e 18 de setembro, o comitê aumentou a taxa em 25 pontos base, para 10,75% ao ano.

O que dizem os analistas?

André Braz, coordenador dos Índices de Preços do FGV Ibre, explicou que, embora a maior parte dos grupos analisados tenha apresentado alta, o IPCA-15 de setembro ainda considerou parte do mês de agosto, o que impediu uma aceleração no indicador.

— Eu acho que é mais uma questão de tempo. Não acredito que essa prévia da inflação reflita bem a inflação de setembro, acho que ela está muito influenciada ainda pelo comportamento dos preços de agosto. Mas a tendência é que a parte de energia elétrica, que já passou como destaque nessa prévia, aumente, porque a gente só captou metade do efeito previsto para setembro. E também que a alimentação venha com altas mais fortes — explica.

Portanto, ele considera que o Banco Central não deve alterar sua visão de que a taxa básica de juros deve sofrer aumentos até o final do ano.

— Acho que o Copom vai se manter alerta, principalmente quanto aos sinais do câmbio e do mercado de trabalho sobre a inflação. Então, eu acho que é bem cedo para comemorar.

Igor Cadilhac, economista do PicPay, também considerou que os resultados da prévia da inflação são positivos, mas não alteram a visão do Banco Central quanto à necessidade de novas altas na Selic nos próximos meses.

— Além do geral muito abaixo do esperado, a composição qualitativa também foi melhor do que esperávamos. Ao analisar a média anual dos últimos três meses das medidas subjacentes, observamos que, embora ainda estejam em patamar elevado, há sinais claros de melhora na margem. Essa melhora na inflação corrente é bem-vinda, mas não deve modificar as preocupações do Banco Central em relação às expectativas futuras — disse ele.

Alta nos preços dos alimentos

Após dois meses de queda nos preços, o grupo de alimentação e bebidas, que tem o maior peso no índice, registrou aumento de 0,05%. A alimentação no domicílio caiu 0,01%, após recuar 1,3% em agosto. Enquanto o preço da cebola teve queda, o mamão ficou bem mais caro (30,02%).

Já a alimentação fora do domicílio teve alta nos preços (0,22%), mas desacelerou em relação ao mês anterior (0,49%).

Apenas os grupos de despesas pessoais (-0,04%) e transportes (-0,08%) tiveram queda.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/09/2024

PPSA QUER VENDER 60 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO E FAZER O PRIMEIRO LEILÃO DE GÁS EM 2025

De acordo com Tabita Loureiro, diretora técnica e presidente interina, qualquer empresa, como indústrias e distribuidoras de gás com acesso ao transporte, poderá participar do certame

Por Bruno Rosa — Rio



Tabita Loureiro, da PPSA, durante painel sobre perspectivas de aumento de oferta doméstica de gás natural, na ROG.e, no Rio — Foto: Lucas Tavares/Agência O Globo

A Pré-Sal Petróleo (PPSA) pretende realizar dois leilões em 2025. A estatal, que é responsável pela parcela da União na produção dos campos do pré-sal geridos pelo regime de partilha, pretende vender 60 milhões de barris de petróleo em meados do próximo ano. No segundo semestre, a intenção é fazer o primeiro certame do país para vender o gás que

pertence ao governo.

Em agosto, o governo anunciou mudanças no mercado de gás que permitem à PPSA organizar a venda do gás do pré-sal em leilões. O objetivo é aumentar a oferta de gás no Brasil e reduzir os preços da molécula, permitindo o uso da matéria-prima por indústrias, por exemplo.

De acordo com Tabita Loureiro, diretora técnica e presidente interina da PPSA, qualquer empresa, como indústrias e distribuidoras de gás com acesso ao transporte, poderá participar do certame. Ela participa do ROG.e (antigo Rio Oil & Gas), que acontece esta semana no Rio de Janeiro.

Antes da mudança regulatória, a PPSA vendia o gás somente para a Petrobras, em alto-mar. Agora, a ideia é vender ao mercado o gás ao chegar à costa após passar pela rede de escoamento, aumentando a possibilidade de concorrência. Quando chega em terra, o gás precisa passar por um tratamento em unidades chamadas de UPGN (unidade de processamento de gás natural).

— Estamos nos debruçando nos estudos dos contratos do sistema de escoamento e do sistema de processamento para ver o que é melhor para a União. E pode ser que a venda seja feita já com o gás tratado na UPGN ou antes de chegar à UPGN. Será uma ou outra.

Segundo ela, para fazer o leilão, é preciso negociar esses contratos. Depois, serão feitas consultas públicas e a publicação do edital.

— Este será o primeiro leilão de gás que vamos realizar. Todos os participantes terão que analisar isso com atenção. Se tudo der certo, podemos fazer o leilão no segundo semestre de 2025. E não é só a Petrobras que precisa aderir e aprovar, mas todas as empresas que operam nos campos do pré-sal. A ideia é vender o gás da União de forma competitiva.

Hoje, a União tem direito a uma produção de 175 mil metros cúbicos por dia, proveniente dos campos sob o regime de partilha. Esse volume deverá aumentar para entre 200 mil e 300 mil metros cúbicos por dia em 2025 e 2026.

Em 2027, esse total subirá para 1,7 milhão de metros cúbicos diários, podendo alcançar entre 2 milhões e 3 milhões em 2028, e ultrapassar 3 milhões em 2029. Atualmente, a oferta interna de gás para o mercado consumidor é de 51 milhões de metros cúbicos por dia.

— O que vamos vender em 2025 pode ser apenas a produção do ano seguinte, de 2026, ou até a produção de 2028. Tudo depende da estratégia que estamos agora analisando e avaliando com o Ministério de Minas e Energia (MME) e o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). Se vamos ou não dividir em lotes. O objetivo é maximizar o valor para a União — explicou ela.

Segundo ela, ainda não há estimativas de quanto pode ser arrecadado, pois o valor final vai depender do custo da infraestrutura. Ela afirmou que as medidas de acesso à infraestrutura precisam ser trabalhadas pela ANP.

— O decreto coloca nas mãos da ANP a discussão sobre o acesso à infraestrutura essencial.

Além do primeiro leilão de gás, a PPSA vai realizar, no meio do ano que vem, um novo leilão de petróleo. Em julho deste ano, a estatal arrecadou inéditos R\$ 17 bilhões no 4º leilão de venda de óleo da União, com a oferta de 37,5 milhões de barris.

— Vamos realizar, em meados do ano que vem, um leilão para vender a produção de petróleo de 2026. Temos uma previsão maior que os 37,5 milhões de barris que vendemos. E podemos superar 60 milhões de barris no próximo leilão. Estamos analisando quantos lotes serão feitos e quais campos estarão presentes. No último leilão, vendemos Mero e Libra, e provavelmente agora vamos vender Bacalhau também, além de outros campos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/09/2024

PETROBRAS: AUDITORIA DO TCU DIZ QUE GOVERNO LULA ATROPELOU CONSELHO PARA NOMEAR SECRETÁRIOS

Corte vota se acolhe pedido de auditoria que passou pente-fino em nomeações para a alta cúpula da estatal e apontou uma série de irregularidades

Por Johans Eller e Malu Gaspar



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante o anúncio de investimentos da Petrobras para a área da cultura em evento no Rio em fevereiro — Foto: Domingos Peixoto/O Globo

O Tribunal de Contas da União (TCU) decide nesta quarta-feira (25) se abre uma representação para apurar se o governo Lula atropelou as recomendações dos comitês internos e o conselho de administração da Petrobras para nomear conselheiros dois secretários do Ministério de Minas e Energia (MME) sobre os quais havia vedação por conflito de interesse “permanente” entre o governo federal, acionista controlador, e a petroleira.

É o que aponta uma auditoria sigilosa da unidade especializada em petróleo, gás natural e mineração (AudPetróleo), que passou um pente-fino nas nomeações para a alta cúpula da Petrobras nos primeiros meses do governo Lula e sob a gestão de Jean Paul Prates.

Na mira do levantamento ao qual a equipe da coluna teve acesso estão as nomeações do atual presidente do colegiado, Pietro Mendes, que é secretário de Petróleo, Gás e Biocombustíveis do MME, e o ex-secretário-executivo da pasta, Efrain Cruz.



Na análise, que foi concluída em maio e já foi apresentada à Petrobras, os técnicos do TCU analisaram registros da avaliação de integridade e governança, os chamados background check, e descobriram que a eleição de Mendes e Cruz para o cargo desconsiderou parecer do Comitê de Pessoas da Petrobras de que os secretários não podiam ser conselheiros justamente por integrarem o Ministério de Minas e Energia.

O parecer do comitê interno que defendia a inelegibilidade da dupla foi chancelado pela maioria dos integrantes do Conselho de Administração em duas reuniões realizadas em março de 2023, às vésperas da assembleia-geral ordinária que elegeria a primeira formação do colegiado sob o terceiro mandato de Lula.

Mesmo assim, ambos foram eleitos conselheiros graças ao voto (ou, nas palavras dos técnicos, a ação "decisiva") do representante da União no conselho, o procurador da Fazenda Nacional, Ivo Cordeiro Timbó.

Timbó apresentou um parecer jurídico elaborado pelo próprio MME que defendia a elegibilidade de Pietro Mendes e Efrain Cruz, à revelia do que prevê o regramento interno da Petrobras e a própria legislação. Embora a tese contrariasse a posição do Conselho de Administração e do Comitê de Pessoas, a posição prevaleceu pois a União é a acionista majoritária da estatal.

“Para permitir a concretização da eleição desses indicados, o representante da União, a controladora da Petrobras, desconsiderou a opinião do CA [Conselho de Administração] da Petrobras no sentido de considerá-los inelegíveis”, afirmam os técnicos do TCU em um trecho da auditoria.

A nomeação foi costurada pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, que assegurou maioria no colegiado enquanto o CEO indicado por Lula, Jean Paul Prates, dominou a composição da diretoria executiva. A disputa entre os dois por espaço e poder na petroleira perduraria até a demissão de Prates, em maio deste ano.

O conflito de interesses está relacionado ao fato de que, como secretários do ministério, Pietro e Efrain têm a missão de elaborar políticas públicas que afetam diretamente os negócios da Petrobras. Embora sendo controlada pela União, a empresa tem milhares de acionistas privados e eventualmente objetivos conflitantes com os do governo de turno. Como secretários, os dois devem decidir de acordo com os interesses do governo. Mas, como conselheiros, tem obrigação de agir para beneficiar a companhia.

“Embora deva existir uma convergência entre as políticas públicas elaboradas pelo MME e o interesse público perseguido pela Petrobras, ante o que dispõe o art. 8º, §1º, da Lei das Estatais, não se pode esquecer que a persecução de tal interesse pode significar impor à estatal obrigações e responsabilidades distintas daquelas que incidam sobre qualquer outra empresa do setor privado em que atua. Dentro desse contexto, é possível que, em muitas situações, o interesse público representado por um agente que está inserido na estrutura de governo pode conflitar com o interesse público da Petrobras”, define a ala técnica.

Mendes e Cruz foram nomeados em abril de 2023. No mês anterior, o então ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Ricardo Lewandowski suspendeu alguns dispositivos da Lei das Estatais que impediam algumas nomeações de Lula em uma liminar que serviu de base para a defesa da indicação dos secretários por parte da União.

Mas, de acordo com os técnicos do TCU, o mero conflito de interesses entre as atribuições da alta cúpula do MME e os da Petrobras seria suficiente para barrar a eleição de Mendes e Cruz à luz da legislação vigente. A liminar de Lewandowski, portanto, não alterou a situação de conflito.

Cruz deixou o Conselho de Administração em janeiro deste ano, pouco após ser demitido do Ministério de Minas e Energia. Já Pietro Mendes foi reconduzido como presidente do colegiado em



abril deste ano, apesar de um breve afastamento por decisão judicial dias antes em uma ação popular que também questionava justamente o conflito de interesses definido pelo TCU.

Outra irregularidade apontada pelos auditores é que tanto Mendes quanto Cruz se autodeclararam como “independentes” no formulário de requisitos para indicação de membros da alta cúpula da Petrobras – definição que a empresa acatou sem qualquer questionamento.

O estatuto social da Petrobras prevê que 40% dos integrantes do Conselho de Administração sejam independentes, ou seja, não tenham relação com a União e nem com a administração da companhia. Só que os dois secretários do MME permaneceram dessa forma até 2024, quando o TCU já apurava irregularidades nas nomeações. Cruz foi demitido do ministério em janeiro e deixou o conselho da petroleira, e a designação de Mendes foi atualizada para “não independente”.

A auditoria ressalta que cabia à estatal verificar se a autodeclaração de independência dos candidatos corresponde aos seus currículos profissionais conforme o regimento da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o que, em tese, não foi feito. A empresa, por sua vez, informou ao TCU que passou a realizar a checagem neste ano.

Ainda segundo o levantamento, essa irregularidade não comprometeu o mínimo percentual previsto pelo estatuto da empresa, mas os auditores manifestaram preocupação quanto ao desequilíbrio na composição de outras instâncias, como o Conselho Fiscal e o Comitê de Pessoas.

Como informamos em maio, os comitês internos da Petrobras têm maioria de indicados pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

“O papel fundamental desses comitês em auxiliar o conselho de administração no bom desempenho de suas atribuições impõe que a assessoria que eles prestam seja dotada do maior grau possível de imparcialidade”, ressalta o documento.

Mais conflitos de interesses

Os técnicos da corte contábil também pediram a abertura de uma segunda representação para apurar possíveis transgressões à Lei das Estatais com a eleição de Victor Saback, atual secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral da pasta de Minas e Energia, para o colegiado.

Ao contrário de Mendes e Cruz, Saback não era secretário quando foi indicado para o Conselho de Administração, mas foi nomeado 15 dias depois, e já era secretário quando foi eleito conselheiro na assembleia de acionistas.

“Em função do momento em que se deu a nomeação para o cargo no MME, não houve tempo hábil para as análises exigidas nos normativos aplicáveis no tocante a possível configuração de conflito de interesses impeditivo da eleição desse conselheiro”, observam os auditores.

Saback também foi designado como conselheiro independente de Administração, embora não tenha se autodeclarado dessa forma ao submeter seu nome ao processo eletivo. A auditoria ressalta que essa classificação chegou a constar no site da Petrobras. A companhia, por sua vez, afirma que o cargo foi corrigido neste ano, assim como no caso de Pietro Mendes.

Procurados, Efrain Cruz, Pietro Mendes e Victor Saback não retornaram até o fechamento desta reportagem. O espaço segue aberto.

‘Fiscalização contínua’

A decisão sobre abrir ou não as representações competem agora ao plenário do TCU, composto por nove ministros. A auditoria ocorreu dentro de uma ação de acompanhamento da corte na Petrobras, relatada por Benjamin Zymler.

O parecer da ala técnica cita ainda inconsistências ou irregularidades nas indicações do então CEO Jean Paul Prates para a direção executiva da companhia, como a escolha de dois diretores que já

integravam a empresa como funcionários à revelia de critérios meritocráticos internos e um parecer a favor da escolha de um candidato que não figurava na lista tríplice da Diretoria de Gestão e Compliance, mas foi escrutinado mesmo assim por uma empresa headhunter – ele acabou não sendo nomeado.

Os auditores, porém, não propuseram uma representação para apurar estes casos.

No fim do governo Jair Bolsonaro, o TCU entregou à equipe de transição de Luiz Inácio Lula da Silva um relatório que elencou a Petrobras entre os setores de alto risco para o futuro governo. No documento, a corte destacou os avanços na governança da empresa, mas ressaltou que "a estatal deve ser fiscalizada continuamente, pois, mesmo em períodos mais recentes, verificaram-se medidas pontuais de afrouxamento de normativos e regras" – em uma referência indireta à Lei das Estatais, que esteve sob a mira de Bolsonaro durante boa parte de sua presidência.

Como a própria auditoria de 2024 indica, o alerta não parece ter comovido o governo do PT. Ao decidir sobre as representações defendidas pela ala técnica, os ministros do TCU também esclarecerão se a "fiscalização contínua" da Petrobras permanece uma prioridade para o tribunal.

Atualização às 12h47m: A análise da auditoria da AudPetróleo foi retirada de pauta da sessão do TCU desta quarta-feira. O tema será avaliado pelo plenário na semana que vem.

Fonte: *O Globo - RJ*
Data: 25/09/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘O BRASIL APRENDEU A VIVER DE RENDA E DEIXOU DE INVESTIR’, DIZ JOSUÉ GOMES, PRESIDENTE DA FIESP

Em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast, empresário critica alta na taxa Selic e afirma ser ‘impossível uma sociedade se desenvolver com esse nível de juros’; ele também faz críticas aos benefícios a setores na reforma tributária

Por *Roseann Kennedy e Eduardo Laguna (Broadcast)*



Entrevista com Josué Gomes - Presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp)

Uma semana após o aumento da taxa Selic, para 10,75% ao ano, o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Josué Gomes da Silva, avalia que os juros altos ensinaram o Brasil a viver de renda e a deixar de investir no setor produtivo.

“Precisamos romper com essa cultura da financeirização, com essa cultura do rentismo. Não sou comentarista de reuniões do Copom. Então, vou me abster de dizer se foi certo ou errado esse aumento de 0,25 (ponto porcentual). O que eu digo é que, do ponto de vista macro, não tem cabimento os juros praticados no Brasil”, reclamou.

O empresário participou do vodcast Dois Pontos, do Estadão, que foi ao ar nesta quarta-feira, 25, ao lado do vice-presidente da República e Ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

Segundo Josué, é impossível o País se desenvolver com o atual patamar dos juros. Ele ainda criticou as exceções incluídas na reforma tributária, e espera que o Senado reduza os descontos do imposto sobre valor agregado, o IVA, para “travar” a alíquota de referência em 26,5%.

Apesar da queda nos níveis de reservatórios das hidrelétricas por conta da estiagem, Josué não vê risco de apagão. Ao observar que a matriz é hoje mais diversificada, destacou que a energia está mais competitiva.



Em entrevista ao 'Estadão', Josué criticou as exceções incluídas na reforma tributária Foto: Werther Santana/Estadão

Mesmo que a nova política industrial proposta pelo governo seja um sucesso, o Brasil vai conseguir acompanhar a transição tecnológica de economias onde os investimentos na transformação industrial estão na casa do trilhão de dólares?

A Fiesp promoveu um estudo que demonstra que a indústria de transformação deveria estar investindo quase R\$ 240 bilhões a mais por ano do que investiu nos últimos dez anos. Mas (a nova política industrial) é um passo fundamental, sem o qual a situação estaria ainda pior. E, mais importante: não tem nenhum subsídio, exceto nas linhas de inovação. Pelo contrário, acho que tem é ganho fiscal, já que 30% da carga de tributos é recolhida pela indústria de transformação no Brasil. Se a indústria de transformação cresce, o que há, na verdade, é uma melhora do fiscal. Vemos com muito bons olhos o Nova Indústria Brasil (nome da política industrial). É verdade que os recursos são abaixo do que gostaríamos, mas também é verdade que é um olhar atento do governo do presidente Lula, e eu acho que a indústria vai dar resposta rapidamente.

A indústria voltará a ter maior representatividade no PIB?

O que importa é nós termos um ponto de inflexão no decréscimo da indústria de transformação em relação ao PIB. Acho que está havendo esse ponto de inflexão. A formação bruta de capital fixo (a medida dos investimentos no PIB), graças aos investimentos da indústria, melhorou no segundo trimestre, está puxando o PIB. O Brasil pode ser uma grande indústria de transformação de produtos verdes do mundo. A reforma tributária vai tornar a indústria nacional muito mais competitiva para exportar, porque hoje acabamos exportando impostos.

As exceções incluídas na reforma tributária limitaram o impacto positivo na indústria?

É óbvio que nós gostaríamos que essa reforma tributária tivesse menos exceções. Podia estar com alíquota de referência de 20,5% (do IVA). Na lei complementar, falou-se em 26,5%, mas alguns já dizem que pode estar acima de 28%. Como sociedade, temos de entender que esses benefícios dados para um grupo apenas acabam prejudicando a todos. Sendo sincero, a indústria tem sofrido mais com isso, porque ela tem tido menos capacidade de obter alguns benefícios do que outros setores, e a conta acaba sendo paga pela indústria.

O sr. se preocupa com as consequências das mudanças climáticas na disponibilidade de energia? Teme um apagão?

O sistema elétrico brasileiro é extremamente resiliente. Não acho que corra qualquer risco de apagão. Temos uma matriz energética hoje bem mais diversificada. A energia hídrica ainda é uma fonte importante, mas temos, na base, as térmicas. O ideal é que elas não sejam despachadas, porque acaba não só poluindo, como também sendo mais cara. Mas dá uma resiliência muito grande ao sistema. Todas as medidas que estão sendo tomadas pelo Operador Nacional do Sistema, juntamente com o ministério de Minas e Energia, vão evitar qualquer risco de um maior problema de oferta de energia.

Mas a crise climática pode frear um pouco a reformada da indústria?

O que mais cresce é a energia que hoje está caindo de custo fortemente: a solar e a eólica. A energia já foi um problema para a indústria. Ainda é porque tem muitos jabutis (emenda parlamentar



sem qualquer relação com o tema principal de um projeto de lei), muitos encargos. Mas está mais barata do que já foi alguns anos atrás. A energia hoje para a indústria está mais competitiva.

E o aumento dos juros? Pode afetar?

Estamos convivendo com a taxa básica de juros no Brasil extremamente elevada há 30 anos. O Brasil aprendeu a viver de renda nesse período, deixou de investir. Gastamos em juros (nos últimos dez anos) seis vezes mais do que o Estado investiu em infraestrutura. Precisamos romper com esta cultura da financeirização, com essa cultura do rentismo. Não sou comentarista de reuniões do Copom. Então, vou me abster de dizer se foi certo ou errado esse aumento de 0,25 (ponto porcentual). O que eu digo é que, do ponto de vista macro, não tem cabimento os juros praticados no Brasil. É impossível que uma sociedade se desenvolva com esse tipo de taxa básica na economia.

A pressão de grupos de influência na regulamentação da reforma tributária preocupa?

Muito. Estivemos recentemente com o relator da reforma tributária no Senado (senador Eduardo Braga). Ele está muito consciente de que não pode prejudicar alguns pontos que são fundamentais. Um deles, inclusive, é justamente o caráter que a reforma tem de simplificar o modelo tributário brasileiro. Poderíamos ter a grande chance de ter uma reforma tributária com alíquota única de 20%. Vamos ter uma alíquota, talvez, de 26,5%. Ela traz vantagens enormes. Só esperamos que o Senado — e, depois, a Câmara, porque volta para a Câmara — de fato reduza as exceções que foram criadas, simplifique o modelo e consiga travar em, no máximo, 26,5% (a alíquota do IVA).

Como o senhor avalia o tratamento dado à Zona Franca de Manaus?

Preocupa muito o uso do Imposto Seletivo como instrumento de manutenção da Zona Franca de Manaus. Sou muito mais favorável que se criasse um espaço fiscal e um recurso dedicado à Zona Franca de Manaus, promovendo, principalmente, as potencialidades naturais da região, que tem uma biodiversidade riquíssima. Então, o uso do Imposto Seletivo com esse propósito preocupa. Começaram a criar impostos seletivos para quase tudo. O Imposto Seletivo é um dos capítulos da reforma tributária que preocupam, até porque traz uma distorção adicional: é cumulativo. Precisamos cuidar disso.

Quais mudanças o sr. propõe ao Imposto Seletivo em relação ao texto que saiu da Câmara?

Primeiro, limitá-lo ao máximo que estava previsto originalmente, quando se concebeu a emenda constitucional. O Seletivo deveria apenas ser para aqueles setores que produzem externalidades. Por exemplo, aqui correndo o risco de alguns setores da indústria me criticarem, tabaco é um setor que eventualmente traz externalidade ao setor de saúde. Então, este, sim, talvez caiba o Imposto Seletivo, limitado a um teto máximo.

Como evitar que o IVA fique mais alto?

Tem um mecanismo simples para limitar a 26,5%: calculou, deu mais de 26,5%, reduz o percentual de desconto dos setores que estão com exceções. Mantém as mesmas faixas, mas ao invés de 60% de desconto, diminui para 50% de desconto; diminui de 30% de desconto para 20% de desconto. Não sei se a matemática é esta, estou aqui dando um exemplo sem fazer cálculo. Mas é possível estabelecer um mecanismo simples de trava máxima, até porque à medida que a alíquota de referência aumentar, vai ter um incentivo à sonegação. Quanto maior a alíquota, mais tem o risco de aumentar a evasão fiscal. Não vale a pena. O ideal é que a alíquota seja mais baixa para todos.

A indústria está pronta para um acordo entre Mercosul e União Europeia?

Tem setores que se preocupam com isso, mas, em geral, estamos apoiando. Hoje, são os europeus que estão resistentes. Mas acreditamos que vamos chegar a bom termo, e que o acordo será implementado. É mais um espaço para o Brasil aumentar a sua corrente de comércio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/09/2024

ENERGIA SOLAR E ANIMAIS NO MESMO LOCAL: O NOVO JEITO DOS FAZENDEIROS AMERICANOS DE GANHAR DINHEIRO

Sistemas agrovoltaicos ganham espaço nos EUA e ajudam a derrubar barreiras em regiões mais conservadoras, geralmente hostis às energias renováveis

Por The Washington Post



No projeto de produção e armazenamento de energia solar Azure Sky, no condado de Haskell, no Texas, 700 mil painéis fotovoltaicos se estendem em fileiras uniformes pela paisagem desértica, brilhando sob o sol implacável do verão. Sob os painéis, centenas de ovelhas Dorper pastam nas gramas Bermuda e Johnson, conduzidas por dois border collies chamados Bucky e Johnny.

As ovelhas pertencem a Chad Raines, proprietário da Key Farms em Lamesa, Texas, e fazem parte de uma nova iniciativa chamada “pastoreio solar”. Além de fornecer um serviço de corte de grama de baixo custo e ecologicamente correto para empresas de energia, Raines gerencia uma área de geração de energia solar que fornece cerca de 586 gigawatts-hora por ano para o crescente setor de energia solar do Texas.

Ovelhas entre os painéis solares da Azure Sky, no Texas Foto: Ramsay De Give/The Washington Post

“Nós ainda cultivamos e fazemos tudo o que costumávamos fazer”, disse Raines, “menos por baixo dos painéis solares”.

De acordo com o Departamento de Energia dos EUA, a descarbonização da rede elétrica até 2050 exigirá que a energia solar forneça quase metade de toda a produção de energia do país, em comparação com apenas 3,4% atualmente. Para atender a essas metas climáticas impostas pelo governo federal, o setor de energia solar precisa de terras, e muitas. Mas muitas áreas rurais e predominantemente conservadoras continuam hostis à energia renovável.

“A ameaça mais existencial ao nosso setor não são as pandemias globais, não é quem está na Casa Branca, não são os problemas da cadeia de suprimentos ou a guerra na Ucrânia”, disse Matt Beasley, diretor comercial da Silicon Ranch Corp. “É a oposição local, toda centrada em questões de uso da terra.”

Como resultado, centenas de projetos de energia eólica e solar fracassam a cada ano.

Sistemas agrovoltaicos energizam fazendas em dificuldades

Como fazendeiro de algodão de quarta geração no oeste do Texas, Raines passou por uma seca de várias décadas que reduziu sua produção, enquanto as despesas e as dívidas aumentavam. “Eu estava vendendo algodão por quase o mesmo preço que meu avô vendia”, disse Raines, dirigindo para o oeste de Lubbock em direção à Azure Sky, enquanto os campos de algodão de pontas brancas e sorgo de folhas verdes faziam a transição para colinas onduladas de terra de mesquite (um arbusto comum na região) . “Se eu tivesse ficado com o algodão, teria falido.”

Raines ouviu falar de pastagem solar pela primeira vez em 2021. Originada na Grã-Bretanha na década de 2010, a prática se expandiu em grande parte por meio do boca a boca. O fascínio foi imediato. “Você está sendo pago para pastorear suas ovelhas”, disse Raines, cujo contrato com empresas de energia solar proporciona uma renda estável enquanto ele administra preços agrícolas mais voláteis.

O sistema agrovoltaico - a prática de compartilhar energia e produção de alimentos no mesmo terreno - pode incluir uma série de práticas agrícolas, como agricultura, apicultura, agrofloresta, aquicultura e pastoreio solar. O pastoreio solar representa a maior parte do setor agrovoltaico nos EUA, com mais de 200 locais que representam mais de 200 km² de terra, de acordo com Jordan Macknick, analista líder de energia-água-terra do Laboratório Nacional de Energia Renovável.



“Para aqueles que querem que a agroenergia seja bem-sucedida, queremos ver pesquisas e incentivos para que as empresas de energia solar façam esses investimentos e acomodem práticas como o pastoreio solar”, disse Lexie Hain, diretora de agroenergia e gerenciamento de terras da empresa Lightsource bp e fundadora da American Solar Grazing Association.

Raines agora administra 4 mil ovelhas em seis locais de energia solar no Texas e um no Arkansas, gerenciando a vegetação para reduzir a sombra e o risco de incêndio para as empresas. Seu filho mais velho supervisiona o local do Arkansas, sua mãe ajuda com as finanças e seu pai “aposentado”, Joe, ajuda com a operação no Texas.

“Acho ótimo”, disse Joe Raines, 75 anos, falando do assento do motorista de um ‘side-by-side’, um veículo semelhante a um buggy que ele usa para pastorear ovelhas. “Isso só vai crescer.”

Este ano, o maior projeto de geração solar de Ohio foi aprovado em parte porque incorporou 16 km² de terras agrícolas e mil ovelhas. Os ambiciosos planos para a energia agrovoltáica arrefeceram as preocupações dos oponentes sobre a perda de terras agrícolas e convenceram os reguladores de que o local atenderia ao interesse público, disse Matthew Eisenon, que acompanha as barreiras legais ao desenvolvimento de energia renovável em todo o país no Sabin Center for Climate Change Law da Universidade de Columbia.

“É isso que venderá o projeto aos proprietários de terras e aos conselhos municipais do condado”, disse Raines. “Tenho plena expectativa de que, em algum momento, o governo dirá que, se você estiver ocupando terras [agrícolas], deverá incluir a energia agrovoltáica”.

Pastagem solar e produção de gado

Há um interesse crescente em pastorear gado sob painéis solares. Este ano, o Departamento de Energia lançou o Prêmio Large Animal and Solar System Operations (LASSO), que oferece milhões de dólares para pesquisas sobre desenvolvimento solar e pastoreio de gado. O potencial é imenso, já que a produção de gado é o setor agrícola mais importante, com a produção de carne e laticínios respondendo por 44% de todas as terras agrícolas dos EUA.

“Do ponto de vista da oposição ao uso da terra, será um divisor de águas, pois a pecuária está mais enraizada na identidade cultural dos moradores das áreas em que estamos instalando novos projetos”, disse Loran Shallenberger, diretor sênior de operações de energia regenerativa da Silicon Ranch, que opera 170 locais de energia solar na América do Norte. Vinte deles têm sistemas agrovoltáicos integrados.

Melhor saúde do solo e menos emissões

O pastoreio solar também tem benefícios comprovados para a terra. Em vez de cortadores de grama que produzem emissões e herbicidas tóxicos, as ovelhas convertem a vegetação em um fertilizante natural, restaurando a saúde do solo.

“Se forem bem gerenciadas, elas aumentam a biodiversidade, sequestram carbono e aumentam a matéria orgânica do solo”, disse Shallenberger. “Os benefícios são inúmeros”.

A sombra sob os painéis melhora a qualidade e a quantidade de forragem, além de proporcionar o alívio tão necessário e benefícios para a saúde do gado.

“Não está queimando lá embaixo”, disse Raines, cujo rebanho caminhava pela sombra do painel solar enquanto as temperaturas da tarde subiam para os níveis mais altos. “Essa é uma atividade que faz todo sentido.”

PAÍSES DEVEM CESSAR NOVOS INVESTIMENTOS EM EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO, DIZ SECRETÁRIO-GERAL DA ONU

Para António Guterres, mundo está no colapso da mudança climática, e futuro sem combustível fóssil 'é certo'

Por Gabriel Tassi Lara (Broadcast) e Aline Bronzati (Broadcast)

O secretário-geral da Organização das Nações Unidas (ONU), António Guterres, disse nesta quarta-feira, 25, que as nações que integram o G20 não devem investir em novos projetos domésticos de extração de petróleo, para impulsionar a transição verde e servir como modelo para os demais países do globo.

Segundo ele, a transição verde precisa ser acelerada, com uma mudança da mentalidade global para garantir os objetivos do desenvolvimento sustentável (ODS) e conter o aquecimento global.



Durante a 2ª reunião de ministros de relações exteriores do G20, que acontece no âmbito da Assembleia-Geral da ONU, Guterres defendeu também a ampliação da atuação dos bancos multilaterais de desenvolvimento.

Segundo Guterres, futuro sem combustível fóssil 'é certo' Foto: Frank Franklin II/AP Photo

“Precisamos de uma rede de segurança financeira muito mais robusta do que existe hoje”, afirmou, ao destacar que os bancos precisam facilitar o acesso a financiamento para

países em desenvolvimento, auxiliando-os em suas diversas vulnerabilidades.

Colapso da mudança climática

Na terça-feira, 24, Guterres falou que o mundo está no colapso da mudança climática, com altas temperaturas registradas, e que o futuro sem combustível fóssil “é certo”. Em fala durante a abertura da Assembleia-Geral da ONU, ele sugeriu que o dinheiro investido atualmente em combustível fóssil fosse usado para a transição de energia limpa.

No discurso, Guterres também projetou que a inteligência artificial mudará “tudo” da maneira que é conhecida e que os recursos de tecnologia devem ter impacto em diversos setores, como educação e política. O secretário-geral também alertou que o mundo está “caminhando para um mundo de multi polaridade”./Com Isabella Pugliese Vellani

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/09/2024

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ESTAMOS TRABALHANDO PARA TRAZER MAIS GÁS, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS

Magda Chambriard disse que se deparou com "plataformas de grande porte que não podiam trazer gás para a costa" e que a "reinação de gás nelas é obrigatória", mas a empresa trabalha "para reverter isso"

Por Kariny Leal, Valor — Rio



— Foto: Leo Pinheiro/Valor

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse nesta quarta-feira (25) que tem trabalhado para fornecer mais gás ao mercado, atualizando projetos de plataformas em construção para que as unidades possam trazer o produto para a costa, em vez de só reinjetar.

“Quando cheguei na Petrobras me deparei com algumas plataformas de grande porte que não podiam trazer gás para a costa”, disse em evento de lançamento de livro da

Federação das Indústrias do Estado do Rio (Firjan). “A reinjeção de gás nelas [plataformas] é obrigatória. Estamos trabalhando para reverter isso.”

Conforme a executiva, a estatal tem buscado mais gás tanto no pré-sal quanto no pós-sal: “Nosso esforço é grande. Podem acreditar que vai ter mais gás. Essa é minha missão.” Leia também: Pesquisa AtlasIntel para Prefeitura de SP mostra Boulos na liderança, com 28,3%; Nunes e Marçal estão empatados com 20,9% Equipe de Lula e seguranças de Biden se desentendem, e petista deixa evento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2024

ACABAR COM O PETRÓLEO NO MUNDO É FANTASIA', DIZ PRESIDENTE DA OPEP

Secretário-geral do grupo, Haitham Al Ghais, diz que organização incentiva produção em todas as fontes, incluindo as renováveis

Por Kariny Leal — Do Rio



Haitham Al Ghais, da Opep: “Mundo vai precisar investir quase US\$ 17,4 trilhões daqui até 2050 na cadeia do petróleo” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Fontes renováveis ainda não conseguem fornecer toda a energia que o mundo precisa. É o que defende Haitham Al Ghais, secretário-geral da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep). O grupo é formado por 12 países que fazem acordos de cotas de produção e outros 10 não-membros, que participam de forma voluntária. O executivo disse, em entrevista ao Valor, que vai continuar existindo demanda para o petróleo, mas também destacou a importância de desenvolver fontes limpas: “A Opep está incentivando todas as formas de energia, incluindo as renováveis.”

Al Ghais lançou nesta terça-feira (24), no Rio, o caderno anual de perspectivas de petróleo da Opep. Na publicação, o executivo diz ser “uma fantasia” a ideia de acabar com o petróleo e o gás no mundo (ler matéria Grupo prevê alta de 24% na demanda por energia até 2050).

O dirigente, que também é diplomata, participou da ROG.e, evento promovido pelo Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP). Ao apresentar o estudo, Al Ghais foi interrompido por uma ativista do Greenpeace, que levantou um cartaz com a frase: “Transição energética justa”. No mesmo instante, a energia do galpão que recebe a ROG.e, na região portuária do Rio, foi desligada. No retorno ao palco, Al Ghais retomou a apresentação em tom descontraído. A seguir, os principais pontos da entrevista:

Valor: Por que o relatório usa a palavra “fantasia” para se referir à ideia de acabar com o petróleo?

Haitham Al Ghais: É importante explicar que nosso estudo está baseado em fatos e dados. Sem ideologia. Na Opep, temos mandato claro de fornecer o petróleo e a energia que o mundo irá precisar. Hoje, na matriz energética mundial, o petróleo representa 30%. Se somar o gás, chega a



55%. Dizemos que é fantasia porque não é fácil tirar isso tudo da matriz energética. O mundo continua crescendo e precisando de mais energia de todas as fontes. Somos contra a visão de alguns de que temos que retirar petróleo e gás da matriz energética e colocar outras fontes de energia, seja renovável, solar ou eólica. O mundo vai crescer tanto que vamos precisar de tudo. Não somos contra as renováveis, quero deixar isso claro. A Opep incentiva todas as formas de energia, incluindo as renováveis. Quase todos os nossos países-membros estão investindo bilhões de dólares em energias renováveis, assim como em tecnologias como captura e armazenamento de carbono e em hidrogênio.

Valor: Então o senhor acredita no mix de todas as formas de energia?

Al Ghais: Sim. É por isso que dizemos que é fantasia. Quanto dinheiro foi investido em transição em todos esses anos? Hoje, as energias renováveis ainda não conseguem fornecer toda a eletricidade que o mundo precisa. Somente 3% ou 4% da matriz energética mundial é de renováveis. A entrada de veículos elétricos ainda está em desenvolvimento. Outro fator importante é a pobreza energética no mundo. Mais de 670 milhões de pessoas não têm acesso a energia elétrica. O crescimento de nova demanda por energia tem vindo do mundo em desenvolvimento, não do mundo desenvolvido.

“Somos contra a visão de que temos que retirar petróleo e gás da matriz”

Valor: Quais lições o Brasil pode tirar do caderno deste ano?

Al Ghais: O Brasil é um líder, demonstrando ao mundo como pode ser produtor de todas as fontes de energia. Morei no Brasil. Me lembro que, quando eu morava aqui no fim dos anos 1980, o Brasil era o único país do mundo que colocava álcool nos carros. O Brasil é pioneiro em usar etanol em veículos. O país é um líder e está mostrando ao mundo como usar todas essas formas de energia de maneira responsável. Cerca de 90% da energia produzida no Brasil vem de fontes limpas, mas ainda assim é um crescente produtor de petróleo. O país está se tornando um dos maiores produtores de petróleo pelos próximos anos e ainda está investindo em biocombustíveis, todas as outras fontes de energia, como solar e eólica. Eu não tenho uma mensagem para o Brasil. Eu tenho uma mensagem para o mundo, para que siga o que o Brasil está fazendo. Isso é o que estamos tentando fazer em outros países-membros da Opep. A Argélia, por exemplo, tem muita energia solar. A Arábia Saudita até 2030 terá 50% da produção de energia elétrica oriunda de fontes renováveis. Os Emirados Árabes têm energia nuclear, solar e eólica. O meu país, o Kuwait, terá 30% da matriz energética vinda de geração solar daqui a seis anos. Nós acreditamos que o mundo vai precisar de tudo, porque a demanda de energia irá crescer 24% até 2050. O mundo vai consumir 24% mais energia até lá. Outro ponto importante é que, falamos muito sobre transição energética, mas o mundo está mudando constantemente. O consumo de energia está sempre em transição. Mas é importante saber que o mundo está acrescentando fontes de energia, não subtraindo.

Valor: O carvão é uma exceção?

Al Ghais: O carvão tem diminuído, mas o petróleo e o gás estão estáveis. Vemos que o consumo de gás deve aumentar por ser um combustível limpo. O petróleo também é um combustível limpo. Temos tecnologias para fazer com que seja limpo. Temos tecnologias para reduzir emissões. O problema que temos hoje são as emissões, e não a fonte de energia. O mundo tem que focar no que diz o Acordo de Paris, que afirma que temos que reduzir emissões e não reduzir o consumo de petróleo ou gás.

“Brasil está mostrando como usar todas as formas de energia”

Valor: Como está a relação do Brasil com os membros da Opep?

Al Ghais: Desde quando me tornei secretário-geral da Opep [em 2022], vim para o Brasil três vezes, contando esta. Em outubro do ano passado, tive a honra de encontrar o presidente Lula, com o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, com Alexandre Silveira, de Minas e Energia e com a Petrobras. Estamos desenvolvendo essa relação de forma rápida e amigável, porque temos



entendimentos em comum. Nós convidamos o Brasil para entrar na nossa carta de cooperação. É uma plataforma voluntária para países produtores de petróleo, que fazem parte da Opep e os que não fazem parte, para terem um diálogo, e nada mais. É um diálogo sobre troca de informações, de experiências, sobre discussões que envolvem energia no mundo, seja matriz energética ou a experiência do Brasil que pode passar para outro país e vice-versa. Isso também abre portas para investidores entrarem no mercado brasileiro e para companhias brasileiras trabalharem em outros países. Estamos felizes que o Brasil ache que essa cooperação técnica é uma boa plataforma. Queremos fazer a cooperação com países que têm tecnologias e experiências no mercado mundial de petróleo. A Opep existe há 64 anos. Podemos trazer muito para o lado brasileiro e o Brasil pode trazer muito para a Opep e nossos parceiros.

Valor: Qual a visão da Opep sobre os conflitos no Oriente Médio?

Al Ghais: Não quero falar sobre política. Posso dizer que estamos sempre olhando a estabilidade do mercado. Esse é nosso mandato, estabilizar o mercado de petróleo, que representa 30% da energia do mundo. Os derivados fazem parte do dia a dia. É importante para nós assegurar o fornecimento de petróleo. Significa que continuamos investindo em petróleo. Nosso estudo diz que o mundo vai precisar investir quase US\$ 17,4 trilhões daqui até 2050, seja em produção de petróleo, exploração, refino, petroquímica ou logística. Por isso, nosso mandato é dar certeza de que o mercado está estável para que investidores tenham apetite de investir. Em comparação com outras commodities, o petróleo é a que tem a menor volatilidade.

Valor: Podemos dizer que existe uma segurança agora?

Al Ghais: Essas coisas [conflitos] acontecem sempre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2024

PORTO DE ITAPOÁ E DE SÃO FRANCISCO DO SUL TÊM AVAL DO IBAMA PARA APROFUNDAR CANAL DE ACESSO A 16 METROS

Com isso, o complexo portuário passará a poder receber os grandes navios do mercado, de até 366 metros; obra é estimada em R\$ 300 milhões

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O Porto de São Francisco do Sul (SC) e o Porto de Itapoá, terminal privado localizado no complexo portuário, obtiveram a licença de instalação do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) para a obra de aprofundamento do canal de acesso à Baía da Babitonga, dos atuais 14 metros para 16 metros. Com isso, o porto passará a poder receber os grandes navios do mercado, de até 366 metros.

A obra é estimada em R\$ 300 milhões e serão financiados pelo terminal privado. Com a licença do Ibama, a autoridade portuária fica autorizada a abrir a licitação para contratar a empresa responsável pelo serviço. A ideia é iniciar a obra ainda neste ano.

O modelo da obra também é inédito: o Porto de Itapoá é um Terminal de Uso Privado (TUP), e não um arrendamento integrante do porto público, mas irá financiar a execução da obra e será ressarcido pela autoridade portuária pública, por meio das tarifas pagas pelos navios. A contratação em si será feita pelo porto de São Francisco do Sul.

O porto de Itapoá tem como principal acionista a Portinvest, veículo formado pelo grupo Battistella e pela gestora BRZ. A Maersk é sócia minoritária com 30%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/09/2024

HITACHI E NVIDIA CRIAM MONITORAMENTO DE FERROVIA COM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

A ideia é tornar o trabalho de manutenção mais eficiente com monitoramento em tempo real
Por Nikkei Asia — Frankfurt



— Foto: Pixabay

Hitachi e Nvidia trabalharam juntas para desenvolver um sistema baseado em inteligência artificial (IA) que inspeciona a segurança da infraestrutura ferroviária, disse o grupo industrial japonês na terça-feira. A ideia é tornar o trabalho de manutenção mais eficiente com monitoramento em tempo real.

O novo sistema -- batizado de Hyper Mobility Asset Expert (HMAX) -- foi revelado na InnoTrans, a maior exposição de tecnologia ferroviária do mundo, que foi aberta em Berlim na terça-feira.

Dados sobre a condição dos trilhos, cabos de energia aéreos e sinais são coletados de sensores, câmeras e outros equipamentos conectados aos trens, com as informações coletadas analisadas no próprio trem usando chips de inteligência artificial da Nvidia.

Ao processar os dados no trem e enviar apenas informações relevantes para os centros de controle, todo o processo de compreensão e resolução de problemas pode ser acelerado. Um comunicado à imprensa disse que anteriormente poderia levar "até dez dias para que os dados fossem processados em locais de manutenção".

O sistema HMAX pode obter dados como trilhos e fios aéreos são afetados pelo clima e pela temperatura. Além de detectar descuidos durante inspeções visuais dessa infraestrutura por trabalhadores, ele pode reduzir a frequência de substituições de peças ao determinar com mais precisão quando os itens devem ser trocados.

O HMAX foi introduzido em algumas linhas ferroviárias no Reino Unido e na Itália em caráter experimental.

O sistema também pode detectar alterações no trem e sugerir quando substituir suas peças. Em testes, o número de peças substituídas durante reparos regulares foi reduzido em até 30%, e os custos de manutenção do veículo foram reduzidos em até 15%, disse a empresa.

Um representante da Hitachi afirmou que, ao trabalhar com a Nvidia, a empresa pode melhorar rapidamente o HMAX e responder a solicitações detalhadas.

A indústria ferroviária da Europa está se movendo em direção a um modelo em que empresas privadas operam os trens enquanto empresas públicas gerenciam os trilhos e outras infraestruturas.

Instalar equipamentos de inspeção nos trens de propriedade das empresas operacionais pode reduzir a carga de trabalho para empresas de infraestrutura. A Hitachi atuará como promotora e explorará a criação de um negócio que seja útil para ambos os lados da indústria ferroviária europeia.

A alemã Siemens também fez parceria com a Nvidia para desenvolver um serviço baseado em inteligência artificial que reduz os custos de reparo para veículos ferroviários. Na InnoTrans, a Siemens anunciou uma nova plataforma que pode agilizar operações ferroviárias complexas e acomodar o aumento do número de passageiros.

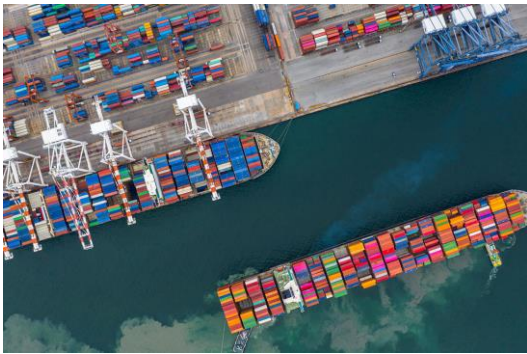
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/09/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

'NAVEGUE SIMPLES' GANHA COMITÊ TÉCNICO

Por Danilo Oliveira Navegação 24/09/2024 - 22:44



Arquivo/Divulgação

Grupo poderá sugerir ao MPor elaboração de estudos, análises e diagnósticos sobre outorgas portuárias e matérias relacionadas ao programa de desburocratização de investimentos ao setor privado

O Ministério de Portos e Aeroportos criou o comitê técnico interinstitucional do Navegue Simples, programa criado em junho e que visa desburocratizar a realizações de investimentos pelo setor privado. A portaria, publicada na

última segunda-feira (23), institui um comitê de caráter deliberativo e permanente, vocacionado para promover, apoiar e acompanhar a implementação do programa e de realizar a articulação necessária ao desenvolvimento das atividades nele previstas.

A presidência do comitê técnico interinstitucional apresentará o plano de trabalho, com cronograma de execução do primeiro ciclo do Navegue Simples, no prazo de até 60 dias contados da publicação desta portaria. A convocação da primeira reunião ordinária do comitê será feita em até 30 dias da publicação desta portaria.

As reuniões serão bimensais em caráter ordinário e, em caráter extraordinário, mediante convocação de seu presidente ou de requerimento de seus membros permanentes, com antecedência mínima de três dias úteis. Cada membro do comitê terá um suplente, que o substituirá em suas ausências e seus impedimentos. Os membros e respectivos suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos e das entidades que representam e designados por ato da Secretaria Executiva do MPor.

O comitê será composto por representantes do MPor, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), além de outros ministérios e órgãos de governo, como: Casa Civil; Secretaria Especial para o Programa de Parcerias e Investimentos (PPI); Secretaria do Patrimônio da União (SPU) do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos; Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC); MMA (Meio Ambiente); e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

O comitê terá a competência de sugerir ao MPor a elaboração de estudos, de análises e de diagnósticos sobre outorgas portuárias e matérias correlatas de interesse do programa. O grupo também deverá propor e participar da formulação de iniciativas, medidas e ações de desburocratização, inovação e simplificação de processos, modelos, instrumentos, legislações, regulamentos, atos normativos e procedimentos administrativos com efeitos sobre as outorgas portuárias.

O grupo vai monitorar e avaliar os efeitos das medidas e resultados do Navegue Simples, inclusive sobre a relação porto-cidade, contemplando aspectos econômicos, patrimoniais, socioambientais e de mudança do clima, além de informar, acompanhar e avaliar os efeitos das políticas públicas de competência dos seus órgãos constituintes sobre os objetivos do programa.

Os membros do comitê vão considerar oito eixos temáticos e orientativos: governança; planejamento; financiamento; gestão; processos; legislação e regulação; tecnologias; e monitoramento e avaliação. Esses eixos poderão orientar tecnicamente o planejamento de atividades, a formulação e o

acompanhamento de propostas, iniciativas e ações, sem prejuízo de outros eixos complementares aos quais os membros do comitê técnico propuserem.

A portaria, que já entrou em vigor, prevê que os relatórios executivos anuais acerca das atividades e resultados do Navegue Simples sejam publicados até o primeiro dia útil do mês de março do ano subsequente ao ano de referência, sem prejuízo da publicação, a qualquer tempo, de relatórios parciais, boletins, notas informativas ou demais documentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

WSUT CONTRATA ASSESSORIA FINANCEIRA PARA AVALIAR VENDA DE AÇÕES

Por Danilo Oliveira Offshore 24/09/2024 - 19:27



Arquivo/Divulgação

Pareto Securities analisará oportunidades estratégicas relacionadas à alienação de ações da Wilson Sons e da UltranaV na empresa de apoio offshore. Wilson Sons também prestou esclarecimentos ao mercado sobre oscilações consideradas 'atípicas' registradas em emissões da empresa

A Wilson Sons informou ao mercado que suas joint ventures de embarcações de apoio offshore — 'Wilson, Sons Ultratug Participações S.A.' e 'Atlantic Offshore Services S.A.' (conjuntamente 'WSUT'), contrataram a Pareto Securities AS como sua assessora financeira. O contrato compreende a avaliação de oportunidades estratégicas, que podem incluir a alienação das participações acionárias detidas pela Wilson Sons e pelo grupo chileno UltranaV na WSUT.

"Tal avaliação de oportunidades estratégicas está em estágio inicial e não há certeza quanto ao seu resultado", informou a Wilson Sons, por meio de fato relevante divulgado na última segunda-feira (23). No comunicado, a companhia destacou compromisso com os melhores níveis de transparência e governança corporativa, e prometeu manter seus acionistas e o mercado em geral informados acerca da ocorrência de qualquer ato ou fato relevante, conforme a legislação aplicável. Procurada pela Portos e Navios, a Wilson Sons reiterou, por meio de sua assessoria de imprensa, que 'já se pronunciou pelo fato relevante'.

Esclarecimentos

Em outro comunicado, divulgado no mesmo dia, a Wilson Sons respondeu pedido de esclarecimentos sobre questionamentos a respeito de negociações consideradas 'atípicas' de valores mobiliários, com base em oscilações registradas na emissão da empresa, o número de negócios e a quantidade negociada. Em resposta ao ofício CVM/B3, a companhia elencou cinco possíveis causas das oscilações.

Uma delas diz respeito às discussões com a 'I Squared Capital Advisers (US) LLC' para explorar os termos de uma potencial transação para a aquisição da participação detida pelo acionista controlador na Wilson Sons, conforme divulgado ao mercado no último dia 23 de agosto. Outro fato citado foi a aprovação pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM) da prioridade para a obtenção de empréstimo ao Tecon Salvador (BA), operado pela Wilson Sons, conforme divulgado ao mercado no dia 16 de setembro.

A Wilson Sons também mencionou o comportamento peculiar das ações da companhia devido à sua baixa liquidez, o que faz com que qualquer investimento ou desinvestimento por um acionista mais representativo gere impacto na cotação e volume negociado dos papéis, como ocorrido no dia 18 de setembro. A empresa também lembrou da variação do índice Ibovespa, de -1,55, no dia 20 de

setembro. Por fim, o anúncio da venda da participação do Opportunity na Santos Brasil, companhia do mesmo setor que a Wilson Sons, antes da abertura do pregão de segunda-feira (23).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/09/2024

VLI E ALE FIRMAM PARCERIA PARA COMPENSAR CO2 NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE COMBUSTÍVEIS

Da Redação Portos e logística 24/09/2024 - 19:14



A VLI, empresa de soluções logísticas integradas, e a distribuidora de combustíveis ALE firmaram uma parceria para compensar as emissões de CO2 de todo o transporte ferroviário de combustíveis realizado pela VLI. A previsão para 2024 é a compensação de 90 toneladas de emissões, referente ao transporte de 15 milhões de litros de combustíveis.

Em 2023, a VLI realizou sua primeira operação de compensação de carbono no transporte ferroviário, em uma ação pioneira no setor. A parceria foi viabilizada pelo projeto 'SemC', que integra a VLI ao mercado de créditos de carbono e permite às empresas compensarem diretamente suas emissões de gases de efeito estufa ligadas ao transporte.

A VLI se comprometeu a reduzir suas emissões de CO2 em 15% até 2030, com iniciativas como o sistema Leader e a ferramenta Fuealytics, que otimizam o consumo de combustível, promovendo uma logística mais sustentável.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/09/2024

SUAPE RECEBERÁ PRIMEIRA PLANTA DE E-METANOL DO BRASIL, COM INVESTIMENTO DE R\$ 2 BILHÕES

Da Redação Portos e logística 24/09/2024 - 18:49



Divulgação

A governadora de Pernambuco Raquel Lyra (PSDB) anunciou a instalação da primeira planta de e-metanol do Brasil no Complexo Industrial Portuário de Suape, fruto de um investimento de R\$ 2 bilhões da European Energy. O projeto ocupará 10 hectares e faz parte da cadeia de valor do hidrogênio verde, com previsão de gerar 250 empregos diretos e 15 mil indiretos. A construção deve começar em outubro de 2025, com operação prevista para julho de 2028. A planta produzirá 100 mil toneladas de e-metanol por ano, combustível renovável utilizado na descarbonização do transporte marítimo, reforçando o compromisso do estado com a transição energética.

O projeto é parte da estratégia global de descarbonização da European Energy, que já possui operações de geração renovável em Pernambuco e na Paraíba. O e-metanol produzido em Suape será utilizado para abastecer os navios da A. P. Moller-Maersk, gigante do transporte marítimo global, que também está construindo o primeiro terminal 100% eletrificado da América Latina no porto de Suape.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/09/2024

OPERADORAS VEEM OPORTUNIDADES NA REVITALIZAÇÃO DE CAMPOS MADUROS NO BRASIL

Por Lorena Parrilha Teixeira Offshore 24/09/2024 - 21:47



Palestra da ROG.e reuniu executivos para discutir inovação e estratégias na modernização de atividades em campos maduros no Brasil, um dia após publicação de decreto que cria programa 'Potencializa E&P'

Na esteira do recente Decreto 804/2024, publicado na última segunda-feira (23) instituindo o Programa de Incentivo e Revitalização das Atividades de Exploração e Produção de Petróleo e Gás Natural - Potencializa E&P, a palestra "Revitalização de Campos Maduros", realizada hoje (24) na ROG.e, apontou discussões sobre os desafios

e oportunidades na revitalização de campos maduros no Brasil.

O gerente executivo de águas profundas da Petrobras, Paulo Marinho, destacou um projeto significativo da companhia: a substituição de antigas plataformas no campo de Marlim, na Bacia de Campos, por unidades mais eficientes. A companhia planeja substituir nove plataformas antigas por apenas duas FPSOs: Anita Garibaldi e Anna Nery. Essa modernização, segundo Marinho, visa não só reduzir custos e aumentar a eficiência, mas também estender a vida útil do campo, garantindo sua relevância na produção de petróleo.

O diretor geral da Perenco, Damien Szyszka, destacou a experiência da empresa na operação de campos maduros, com uma produção superior a 500 mil barris por dia. Szyszka enfatizou a importância de políticas públicas estáveis e incentivos regulatórios para atrair novos investimentos, ressaltando que o Brasil é um ativo estratégico para o grupo.

O VP de subsurface da Equinor no Brasil, Lars Jetlund Hansen, salientou o extenso portfólio da empresa no país, com ênfase em projetos como Peregrino e Roncador. Ele mencionou a implementação de soluções que aumentaram o tempo de vida dos campos e a necessidade de uma abordagem holística para otimizar os resultados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

PORTO DO AÇU E HIF GLOBAL ASSINAM CONTRATO PARA INSTALAÇÃO DE E-METANOL NO BRASIL

Da Redação Portos e Logística 24/09/2024 - 18:26



O Porto do Açu (RJ) firmou um contrato de reserva de área com a HIF Global, multinacional de e-combustíveis, para o desenvolvimento de uma instalação de e-metanol dentro do hub pré-licenciado de hidrogênio e derivados do complexo. O acordo foi formalizado durante a ROG.e, no Rio de Janeiro. O projeto de e-metanol, um combustível limpo e inovador, será viabilizado por meio da combinação de hidrogênio gerado a partir de fontes renováveis com CO2 reciclado. Essa iniciativa contribui para a descarbonização da matriz energética e coloca o Brasil na vanguarda da produção de combustíveis sustentáveis,

com aplicações que vão desde o transporte até a geração de energia.

“O nosso acordo com a HIF Global é um marco para o Porto do Açu e para a região nesta nova indústria. Estamos comprometidos em promover o desenvolvimento sustentável e contribuir para um futuro mais limpo e eficiente em termos energéticos”, afirmou Mauro Andrade, diretor executivo de desenvolvimento de negócios da Prumo. A produção de e-metanol também poderá ser exportada

pelo terminal de líquidos do Açú, consolidando o porto como um hub logístico essencial para esse tipo de combustível.

Na visão da Prumo, o acordo integra-se à estratégia nacional de promover a transição energética e reforça o papel do Porto do Açú como polo global de hidrogênio verde. O complexo portuário, localizado no estado do Rio de Janeiro, já obteve licença ambiental para o desenvolvimento de um hub de larga escala de hidrogênio e seus derivados, posicionando-se como um importante centro de energias renováveis e atraindo novos investimentos para a região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

ANP CONCLUI REPASSE DE ROYALTIES DA PRODUÇÃO DE JULHO PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS

Da Redação Economia 24/09/2024 - 19:03



A ANP finalizou, nesta terça-feira (24), a distribuição dos royalties referentes à produção de julho de 2024, para contratos de partilha de produção. Os estados receberam R\$ 538.378.176,50, enquanto os municípios foram beneficiados com R\$ 712.857.923,97. Ao todo, 476 municípios e 2 estados foram contemplados.

Com esse repasse, a ANP encerra as transferências de royalties para estados e municípios referentes à produção de julho de 2024, abrangendo contratos de partilha, concessão e cessão onerosa. O valor total de royalties distribuído, considerando todos os regimes, foi de R\$ 5,3 bilhões.

Os valores detalhados por beneficiário estão disponíveis no site da ANP, com a consolidação dos dados de julho sendo publicada em breve.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

PORTO ITAPOÁ AMPLIA CAPACIDADE PARA CONTÊINERES REFRIGERADOS

Da Redação Portos e logística 24/09/2024 - 18:59



O Porto Itapoá, localizado no litoral norte de Santa Catarina, vai adicionar mais 1.080 tomadas para contêineres refrigerados nos próximos seis meses, sendo 540 delas até dezembro de 2024. Com a expansão, o terminal passará a contar com 4.038 tomadas, o maior número de Santa Catarina e o segundo maior do Brasil. Atualmente, o terminal privado possui 2.958 tomadas reefer.

A exportação de proteína animal, uma das principais atividades econômicas da região, é o principal uso das cargas refrigeradas no Porto Itapoá. A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) prevê um 2024 positivo para o setor de carnes, com destaque para a carne suína, cujas exportações podem atingir 1,325 milhão de toneladas, um crescimento de até 7,7% em comparação ao ano anterior. Para 2025, a expectativa é de um aumento de até 3,8%, totalizando 1,375 milhão de toneladas. No caso da carne de frango, o crescimento estimado é de 2,2% em 2024, com exportações de até 5,25 milhões de toneladas, e projeção de 5,35 milhões de toneladas em 2025.

O diretor de desenvolvimento de negócios e experiência do cliente, Felipe Fioravanti Kaufmann, ressaltou a relevância de Santa Catarina nesse cenário: "O Relatório Anual da ABPA de 2023 mostra que o estado foi responsável por mais de 50% da exportação de carne suína do Brasil, ocupando o

primeiro lugar. Já para carne de frango, Santa Catarina foi o segundo maior exportador, representando 21% do total". O Paraná foi o maior exportador de carne de frango, com 40% do volume nacional, e ocupou a terceira posição na exportação de carne suína, com 14%.

Até agosto de 2024, o Porto Itapoá movimentou 77.961 TEUs de cargas refrigeradas, um aumento de 34% em relação ao mesmo período de 2023, que registrou 57.994 TEUs. Em 2024, os principais destinos das exportações foram a China, com 13%, seguida pelas Filipinas (9,9%), Emirados Árabes Unidos (9,4%) e Japão (8,4%). O porto atende mais de noventa países ao redor do mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

TCP RECEBE ATRACAÇÃO INAUGURAL DO SERVIÇO MARÍTIMO ATLAS

Da Redação Portos e logística 24/09/2024 - 19:46



TCP recebe atracação inaugural do serviço marítimo Atlas, operado pela Mercosul Line

Nesta segunda-feira (23), o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) recebeu a primeira atracação do serviço marítimo Atlas (Atlantic Shuttle), operado pela Mercosul Line, transportadora de cabotagem e provedora de logística multimodal pertencente ao grupo CMA CGM. O serviço tem escalas quinzenais em Paranaguá (PR) e conecta o porto paranaense aos terminais de Santos, Buenos Aires, Montevideu e Mar del Plata. O porta-

contêineres CMA CGM Platon, que realizou a atracação inaugural, possui 170 metros de comprimento (LOA), 27 metros de largura (boca) e capacidade para transportar 1.713 TEUs.

A gerente comercial de armadores da TCP, Carolina Merkle Brown, enfatizou a importância estratégica deste novo serviço. "Este novo serviço traz um incremento importante na capacidade de transporte entre Brasil, Uruguai e Argentina, impulsionando os negócios entre parceiros comerciais dos três países, além de beneficiar as operações de transbordo, melhorando a eficiência logística para o trade que opera por Paranaguá", destacou.

O volume de operações de transbordo no TCP cresceu em 2024, registrando um aumento de 135%, com um total de 128.423 TEUs movimentados entre janeiro e agosto deste ano. O transbordo é caracterizado pela transferência de contêineres entre navios que operam em diferentes linhas marítimas. Com a chegada do Atlas, a TCP chega a um total de 21 serviços marítimos operando no terminal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 25/09/2024