

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 103/2024
Data: 26/09/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
COMBATE A CRIMES É TAREFA COMPLEXA NO PORTO DE SANTOS; ENTENDA	4
ANTAQ ANALISA CONTRATOS DE TRANSIÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS; ENTENDA.....	5
TÚNEL DAS CATRAIAS ENTRE SANTOS E GUARUJÁ SERÁ INTERDITADO NESTA QUINTA-FEIRA; VEJA OPÇÕES	6
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
OS PRODUTORES DE GÁS NATURAL TERÃO QUE COMPRAR 1% DE BIOMETANO EM 2026	7
PORTO DE SUAPE PODE ATRAIR US\$ 2,24 BI, AVALIA ESTUDO DA ONU	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
DIRETORES PARTICIPAM DO EVENTO DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS	10
PUBLICADA PAUTA DA 573ª REUNIÃO DE DIRETORIA COLEGIADA	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
MARCO - SECRETARIA NACIONAL DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO COMPLETA 100 DIAS E COMEMORA AVANÇOS NO SETOR ...	12
INVESTIMENTOS - MINISTROS HADDAD E SILVIO COSTA FILHO SE REÚNEM COM O CEO DA CMA CGM PARA DISCUTIR INVESTIMENTOS NO BRASIL	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	14
RODOVIAS - NOVA FRONTEIRA AGRÍCOLA: MELHORIAS PREVISTAS COM O LEILÃO DA ROTA DOS CRISTAIS COINCIDE COM MUDANÇA NA MICROECONOMIA DO OESTE MINEIRO	14
RODOVIAS - TCU APROVA MODERNIZAÇÃO DE CONTRATO POR UNANIMIDADE E MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ASSEGURA ACORDO VANTAJOSO PARA A BR-101/ES	16
RODOVIAS - DEMANDA ANTIGA DA POPULAÇÃO GAÚCHA, NOVAS PONTES NA BR-116, SOBRE O RIO DOS SINOS, SERÃO LIBERADAS PARA O TRÁFEGO NESTA QUINTA (26).....	17
TRÂNSITO - VIDEOCAST INÉDITO E QUASE MIL AÇÕES PELO PAÍS ENCERRAM AS ATIVIDADES DA SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO NESTA QUARTA (25)	18
PORTAL PORTO GENTE	19
MINISTROS DA FAZENDA E DE PORTOS E AEROPORTOS, JUNTO COM PRESIDENTE DA APS, RECEBEM GRUPO FRANCÊS QUE COMPROU TERMINAL DA SANTOS-BRASIL	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – O PROJETO BRASIL DA CMA CGM	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - BRASIL TERÁ MAIS 33 AEROPORTOS ATÉ O FINAL DO ANO, DIZ MINISTRO	21
<i>Novos aeroportos 1</i>	21
<i>Novos aeroportos 2</i>	21
<i>Novos aeroportos 3</i>	21
<i>X sob investigação 1</i>	21
<i>X sob investigação 2</i>	21
<i>X sob investigação 3</i>	21
NACIONAL - CMA CGM ANUNCIA R\$12 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO BRASIL	21
NACIONAL - ADECON CRITICA FALTA DE DRAGAGEM E PARALISAÇÃO NO RIO PARAGUAI.....	23
REGIÃO SUL - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA DRAGAGEM	24
REGIÃO SUL - PORTONAVE REALIZA OPERAÇÃO DE DESCARGA DE CAÇA DA FAB.....	25
PORTO DE SANTOS - APS REALIZA SIMULADO DE ACIDENTE COM CAMINHÃO E LOCOMOTIVA EM SANTOS	26
REGIÃO SUDESTE - CRISE HÍDRICA FORÇA ESPÍRITO SANTO A ADOTAR RESTRIÇÕES RÍGIDAS NO USO DA ÁGUA	27
BAHIA EXPORT - BAHIA EXPORT 2024 DESTACA DESAFIOS DA INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA.....	28
BAHIA EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT.....	29
REGIÃO NORDESTE - BAHIA GÁS 30 ANOS, A ENERGIA BOA DA BAHIA	31
OPINIÃO – ARTIGOS - O JORNALISMO É A REDE DE SEGURANÇA DA SOCIEDADE	34
BAHIA ECONÔMICA - BA	35
CAMPOS NETO FALA SOBRE “INCERTEZAS” PARA EVITAR SINALIZAÇÃO SOBRE SELIC	35
BANCO CENTRAL SOBE ALTA PREVISTA DO PRODUTO INTERNO BRUTO PARA 3,2%	36
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	37
MINISTROS DA FAZENDA E DE PORTOS E AEROPORTOS, JUNTO COM PRESIDENTE DA APS, RECEBEM GRUPO FRANCÊS QUE ROUBOU TERMINAL DE SANTOS-BRASIL	37
DIRETOR DO IBL E SECRETÁRIO DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO DESTACAM IMPORTÂNCIA DOS DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS	37



PROGRAMA MÃOS DADAS DA BRACELL MOBILIZA MAIS DE 4,5 MIL COLABORADORES	38
CARGILL RECEBE ENDOSSO GLOBAL POR PRÁTICAS AGRÍCOLAS SUSTENTÁVEIS NO BRASIL	39
SUZANO CELEBRA O DIA DA ÁRVORE REFORÇANDO SUAS INICIATIVAS SUSTENTÁVEIS	40
EM 20 MESES, MINISTÉRIO DA AGRICULTURA ALCANÇA MARCA DE 200 NOVOS MERCADOS ABERTOS.....	41
JORNAL O GLOBO – RJ.....	42
BC MONITORA IMPACTO DAS BETS NA INADIMPLÊNCIA, DIZ CAMPOS NETO	42
RIO TERÁ OBRAS PARA ELIMINAR DOIS GARGALOS NO TRÂNSITO DA BARRA DA TIJUCA; SAIBA MAIS	43
FRANCESA VINCI VENCE LEILÃO DA ROTA DOS CRISTAIS, QUE LIGA MINAS GERAIS A GOIÁS; INVESTIMENTO É DE R\$ 6,6 BILHÕES	44
3R/ENAUTA TERÁ 100% DOS BLOCOS EM SERGIPE-ALAGOAS COM SAÍDA DE EXXONMOBIL E MURPHY.....	47
CONVERSA DE LULA COM AGÊNCIAS DE RISCO É BOA, MAS ATOS E NÚMEROS SÃO MAIS IMPORTANTES	47
NORUEGA AVANÇA PARA ABRIR UM DOS PRIMEIROS SERVIÇOS COMERCIAIS DE ARMAZENAMENTO DE CO2.....	48
FUMAÇA DAS QUEIMADAS OFUSCA INTERVENCIÓNISMO DO GOVERNO LULA SOBRE SETOR DE ENERGIA	49
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	50
COMO O GRUPO DE UM EX-TORNEIRO MECÂNICO DA ARACRUZ QUER ERGUER TERMINAL PORTUÁRIO DE R\$ 2,7 BI NO ES	50
QUAIS SÃO OS PORTOS MAIS MOVIMENTADOS DA AMÉRICA? VEJA RANKING	52
DISPUTA ENTRE CONTRIBUINTE E ESTADO VAI A R\$ 5,7 TRI, SUPERA VALOR DA BOLSA E EQUIVALE A 75% DO PIB.....	54
VALOR ECONÔMICO (SP).....	56
VIRTUGNL ANUNCIA CONTRATO EM LOGÍSTICA MOVIDA A GNL.....	58
PETRÓLEO CAI COM PERSPECTIVA DA ARÁBIA SAUDITA REVERTER CORTES DE PRODUÇÃO.....	59
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	60
QUEROSENE DE AVIAÇÃO TERÁ REDUÇÃO DE 9,1% A PARTIR DE 1º DE OUTUBRO	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	61
DPC VÊ BIOCOMBUSTÍVEIS COMO SOLUÇÃO REGIONAL NA TRANSIÇÃO	61
BRADO REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PELO PORTO DE ITAGUAÍ.....	62
MME DETALHA MODELO PARA OFERTA DE ÁREAS DE EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL	62
BRASIL DEVERÁ IMPORTAR DERIVADOS APESAR DE ALTA NAS EXPORTAÇÕES DE ÓLEO CRU, APONTA PDE 2034.....	63
PORTOS DE SANTOS E LAS PALMAS ESTUDAM CONVÊNIO	63
ARTIGO - O FUTURO DA EFICIÊNCIA OPERACIONAL E EMISSÕES NO SETOR MARÍTIMO.....	64
VAST INFRAESTRUTURA E REPSOL FIRMAM ACORDO PARA OPERAÇÕES DE TRANSBORDO NO PORTO DO AÇU	68
ARTIGO - DIA MARÍTIMO MUNDIAL: REFLEXÃO SOBRE EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO E PARADIGMAS DA SEGURANÇA MARÍTIMA	68
PETROBRAS PREVÊ EDITAIS PARA 8 RSVs E 2 AHTS ATÉ FINAL DO ANO	70
TRANSPETRO ADIA EM 1 MÊS PRAZO PARA ENVIO DE PROPOSTAS PARA NAVIOS HANDY.....	71
IBP E OPEP LANÇAM PERSPECTIVA MUNDIAL DO PETRÓLEO 2024 NO BRASIL	72
IA ELEVA PRECISÃO NA ATRACAÇÃO DE NAVIOS EM MONOBOIAS PARA 92%	72
PORTONAVE MOVIMENTA CAÇA F-39 GRIPEN DA FAB	73
IBAMA AUTORIZA DRAGAGEM NA BAÍA DA BABITONGA	74
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	74
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	74



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COMBATE A CRIMES É TAREFA COMPLEXA NO PORTO DE SANTOS; ENTENDA

Por ser o maior do Brasil, o cais santista fica mais vulnerável para questões de segurança, dizem especialistas

Por Bárbara Farias



O 3º Fórum de Integração dos Supervisores de Segurança Portuária de Santos aconteceu nesta quarta-feira (25) no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini (Vanessa Rodrigues/AT)

Por ser o maior do Brasil, o Porto de Santos é também o mais vulnerável a crimes. A complexidade do cais santista exige ações de segurança conjuntas de autoridades e empresas, dizem especialistas.

“Hoje, o nosso maior desafio é combater o tráfico de drogas e o de armas”, explica o gerente de segurança patrimonial e corporativo Matheus Paixão, que faz parte da Comissão de Supervisores de Segurança do Porto de Santos.

Matheus destaca a relevância da aproximação entre os entes públicos e privados para o sucesso das ações de segurança na área portuária. “Com o uso da inteligência, equipamentos e novas tecnologias, além do apoio da segurança pública”, diz ele, que foi um dos participantes do 3º Fórum de Integração dos Supervisores de Segurança Portuária, realizado nesta quarta-feira (25) no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini – Concais.

A troca de experiências e soluções foi ressaltada no evento. Ela é tida como fundamental para um ambiente portuário mais seguro e eficiente, seja na segurança das pessoas e operações ou no combate a crimes e irregularidades.

O delegado da Polícia Federal e presidente da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), Marcelo João da Silva, destaca o intercâmbio entre os portos no setor. “A gente tem colegas de outros complexos portuários compartilhando boas práticas e soluções para desafios como controle de acesso, controle de carga e segurança orgânica, por exemplo, que ajudam quem está enfrentando o mesmo problema”.

O delegado adjunto da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos, auditor-fiscal Reinaldo Angelini, destaca a atuação do órgão. “Somos cobrados para manter a segurança, fomentando a agilidade do comércio exterior. Nossa missão é celeridade e segurança aduaneira. A gente trata, além do desembaraço aduaneiro da carga, das irregularidades que podem estar à margem do controle aduaneiro, como contrabando e descaminho”.

Capitão de corveta da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), Rafael Saidel da Costa diz que a Marinha do Brasil está alinhada aos demais órgãos para atuar na segurança nos portos. “É muito importante interagir e se conectar na prevenção e na verificação das vulnerabilidades que possam ocorrer nas instalações portuárias. Cada um contribuindo de alguma forma para o aumento do nível de segurança”.

Acidentes

O coordenador institucional do fórum e assessor técnico da Gerência Regional da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em Santos, Daniel Alves dos Santos, apresentou o aplicativo Oi-

BR, que permite comunicar acidentes no Porto de Santos em tempo real. A inovação tecnológica já é utilizada por órgãos públicos de segurança e fiscalização e por terminais privados que operam nos portos de Santos e São Sebastião.

Daniel esclarece que o dispositivo foi doado à Antaq por desenvolvedores da Faculdade de Tecnologia (Fatec), sem custo. “Os órgãos públicos e os terminais informam as ocorrências pelo aplicativo e esses dados nos ajudam a desenvolver ações preventivas. Utilizamos o app desde janeiro do ano passado e constatamos que os acidentes de trânsito no porto são as ocorrências de maior incidência”.

Segundo ele, as ocorrências são avaliadas e ações preventivas são discutidas nas reuniões bimestrais e itinerantes da Comissão Estadual de Prevenção de Acidentes e Incidentes do Complexo Portuário de Santos e São Sebastião (Cepae).

Cibersegurança está no radar da comunidade portuária

Com o avanço veloz da tecnologia, também cresceram os ataques cibernéticos e os portos não estão livres. No intuito de blindar o sistema portuário contra esse tipo de ataque, a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos) editou a Resolução nº 53.

“Os ciberataques foram incorporados ao tema segurança portuária porque os ataques que mais geram prejuízos às instalações portuárias têm origem virtual”, comenta o gerente de segurança patrimonial e corporativo Matheus Paixão, que faz parte da Comissão de Supervisores de Segurança do Porto de Santos.

“Esses ataques podem parar uma operação portuária, de entrada e saída de navios de cruzeiros ou de carga, por exemplo. Então, o tema é importantíssimo”, afirma Matheus.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, cita as modificações rápidas das tecnologias disponíveis. “O problema é que ninguém sabe exatamente o que vai acontecer. Na inteligência artificial, as mudanças são muito aceleradas. Mal nos acostumamos com uma tecnologia e ela se torna obsoleta, surge outra. Como nos encaixamos nesse processo? Essa é a questão”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/09/2024

ANTAQ ANALISA CONTRATOS DE TRANSIÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS; ENTENDA

Vínculos são firmados e costumam se estender, de forma temporária, até que um novo arrendatário assuma a área

Por ATribuna.com.br



A agência informou que a decisão “vai garantir mais segurança jurídica para as autoridades portuárias, para o mercado e para o setor aquaviário”. (Antaq/Divulgação)

As renovações dos contratos de transição (temporários) de arrendamentos portuários agora precisam de aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Hoje, a agência é responsável somente pela celebração dos contratos de transição, já as renovações são feitas diretamente pelas autoridades portuárias, sem a análise técnica da Antaq.

A agência informou que a decisão, firmada pela diretoria colegiada na semana passada, “vai garantir mais segurança jurídica para as autoridades portuárias, para o mercado e para o setor aquaviário”.

O que são

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

O prazo inicial desses contratos é de seis meses, mas a Resolução Normativa Antaq 07/2016 permite que os contratos sejam prorrogados pelas autoridades portuárias. Pela decisão da diretoria, será feito um novo contrato de transição para os casos em que a renovação do contrato de transição seja feita mais de quatro vezes (prazo superior a dois anos) e o processo licitatório definitivo da área não estiver em curso e com previsão de realização de leilão até o fim de 2025.

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/09/2024

TÚNEL DAS CATRAIAS ENTRE SANTOS E GUARUJÁ SERÁ INTERDITADO NESTA QUINTA-FEIRA; VEJA OPÇÕES

O fechamento acontece por causa de uma obra de um ramal ferroviário, e deve durar três semanas

Por ATribuna.com.br



A passagem aquaviária no Rio dos Soldados, conhecida como túnel das catraias, será interditada por três semanas (Alexsander Ferraz/AT)

A passagem aquaviária no Rio dos Soldados, conhecida como túnel das catraias, que liga a bacia do mercado com o estuário do Porto de Santos e é utilizado para a travessia entre Santos e Vicente de Carvalho (Guarujá), será interditada por três semanas a partir desta quinta-feira (26).

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que o embarque e desembarque dos passageiros do lado santista será realizado no cais por meio de um flutuante instalado no armazém 15.

Segundo a APS, os usuários já estão acostumados com o local, porque é o mesmo onde atracam as embarcações quando a maré está cheia (e o túnel fica muito baixo para a passagem das catraias, com risco de as pessoas baterem a cabeça no teto), ou quando a maré está muito baixa (e o barco tem risco de arrastar no fundo).

“Apesar do incômodo de não contarem com o embarcadouro na bacia do mercado, os usuários terão mais segurança devido à instalação do flutuante (que não é usado normalmente)”, diz a APS.

A interdição acontece por causa de uma obra de ramal ferroviário para o terminal da Cofco. Será feito reforço do pontilhão da linha férrea interna sobre o Rio dos Soldados, na Avenida Ulrico Mursa, via interna do Porto de Santos.

O trajeto dos passageiros entre a bacia do mercado e o flutuante, pelo cais, contará com o apoio 24h da Guarda Portuária.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/09/2024

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

OS PRODUTORES DE GÁS NATURAL TERÃO QUE COMPRAR 1% DE BIOMETANO EM 2026

O biometano é fabricado a partir do biogás feito a partir da biomassa ou de resíduos orgânicos
Por Ângela Fernanda Belfort - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br

Entre as metas para a descarbonização da economia brasileira, o programa Combustível do Futuro estabelece que os produtores de gás natural terão que comprar 1% de biometano em 2026. “É um mercado ascendente”, afirma o presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco, Sindaçúcar-PE, Renato Cunha. Ele também é presidente da Associação de Produtores de Açúcar, Etanol e Bioenergia (NovaBio).



Uma das matérias primas que poderá ser usada para fabricar o biogás é a cana-de-açúcar. Foto: Reprodução Portal do Agronegócio

O projeto de Lei do Combustível do Futuro é considerado o marco regulatório dos biocombustíveis. Ele estabelece que o biometano pode chegar, gradativamente, até 10% de todo o gás natural que se consome no País até 2034. Para isso, os aumentos de participações anuais serão estabelecidos pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

“A produção de biometano será descentralizada”, comenta Renato. O biometano é feito a partir do biogás depois deste último passar por um processo de purificação. A matéria-prima do biogás é biomassa, como por exemplo a cana-de-açúcar, ou resíduos como os orgânicos que são armazenados em aterros sanitários. Ou seja, o biometano poderá ser produzido por usinas e aterros sanitários, entre outros.

Outro grande mercado para o biometano é o consumo pelas máquinas agrícolas usadas pelas empresas do setor sucroenergético, que também vão estar descarbonizando ao usar o biometano. “O setor consome de 3,0 a 3,5 litros de diesel por tonelada de cana esmagada. É uma quantidade substancial de diesel que pode ser substituída por biometano”, argumenta Renato. Isso pode significar 2,2 bilhões de litros. Para isso, estes equipamentos deverão ter motores adaptados ao biometano. Já existe um trator a ser lançado no Brasil que vai usar o biometano.



Para descarbonizar o programa Combustível do Futuro, vai aumentar o uso de biocombustíveis, como o biometano. Foto: MME

Combustível do Futuro

O governo federal está articulando um grande evento em Brasília em outubro com a presença do presidente da República, Lula da Silva (PT), do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e outras autoridades para marcar o lançamento do programa Combustível do Futuro, que traça metas de consumo para os biocombustíveis como forma de contribuir para a descarbonização da economia do País.

Lá, será apresentado o primeiro trator a biometano do País, dois aviões de companhias aéreas interessadas em testar o SAF, o querosene de aviação sustentável; e veículos elétricos de pelo menos duas montadoras instaladas no País.

O programa do Combustível do Futuro foi aprovado pela Câmara dos Deputados este mês e a expectativa é que seja sancionado pela presidente da República. O projeto é de autoria do Ministério de Minas e Energia e contou com uma participação dos players do setor sucroenergético.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 26/09/2024

PORTO DE SUAPE PODE ATRAIR US\$ 2,24 BI, AVALIA ESTUDO DA ONU

Levantamento sobre como atrair fábricas foi feito a partir das informações do Observatório da Indústria, do Senai Pernambuco, que detém dados do Complexo de Suape

Por Assíria Florêncio - assiria.florencio@movimentoeconomico.com.br



A estimativa feita baseada nas indústrias que já existem no Porto de Suape.
Foto: Assíria Florêncio/Movimento Econômico

Um relatório feito pela Organização das Nações Unidas (ONU) avaliou que o Complexo Industrial Portuário de Suape tem, atualmente, a capacidade de atrair investimentos na ordem dos US\$ 2,24 bilhões, além de gerar 19 mil empregos, diretos e indiretos, o que levaria a um aumento de 3,13% no Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios pernambucanos de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho.

A estimativa de crescimento leva em conta quais produtos têm capacidade de passarem a ser fabricados na região do litoral sul do estado, utilizando as infraestruturas e competências já disponíveis com o objetivo de aumentar a complexidade das exportações e, conseqüentemente, a movimentação econômica.

As informações foram divulgadas nesta quarta-feira (25) durante o Suape Conecta 2024, evento que reuniu representantes das empresas instaladas no território, autoridades do segmento corporativo e do setor público, além de investidores, clientes, funcionários e fornecedores.

Foram identificados 141 produtos, distribuídos em seis setores prioritários: (1) máquinas e aparelhos mecânicos; (2) máquinas e equipamentos elétricos; (3) química e farmacêutica; (4) ferro e aço; (5) plásticos; e (6) veículos.

- Produtos
- ZPE do Porto de Suape
- Porto de Suape

O estudo levou cerca de nove meses e foi elaborado a partir de uma parceria entre a Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento (ONU Comércio e Desenvolvimento) e pelo Observatório da Indústria do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial de Pernambuco (Senai/PE).

Intitulada “Revelando o Potencial de Suape: Caminhos Estratégicos para a Complexidade Econômica e Competitividade Global”, a sondagem servirá para orientar a tomada de decisão voltada para impulsionar as atividades econômicas no complexo.

Caso a produção da mais de uma centena de produtos venha a ser atraída ao Porto de Suape, as maiores oportunidades de mercado estão localizadas na Ásia (Índia, China e Japão) e Europa (Holanda, Alemanha e Itália), com potencial de exportação avaliado em US\$ 47,2 bilhões e US\$ 41,3 bilhões, respectivamente. O relatório destaca também Argentina, Estados Unidos, México e África do Sul.

Produtos

O estudo da ONU e Senai-PE mostra que, com sua atual base industrial, o Complexo Portuário de Suape tem condições de expandir sua atuação, aumentar a complexidade dos produtos que fabrica e competir melhor em mercados globais.

Os novos potenciais estão na produção de geladeiras e freezers (máquinas e aparelhos mecânicos); acumuladores elétricos e fontes de LED (máquinas e equipamentos elétricos); propileno (química); produtos laminados, planos de aço inoxidável e barras de liga de aço (ferro e aço); policarbonatos e poliésteres (plásticos); e airbags de automóveis e carros com propulsão diesel e elétrica (veículos).

Clóvis Freire Junior, chefe da Seção de Pesquisa e Análise de Commodities da ONU Comércio e Desenvolvimento, e que esteve à frente do estudo, explica que, “na verdade, foram identificados mais do que seis setores” de produção.



“Inicialmente, quisemos identificar produtos que poderiam ser produzidos com até 80% ou mais de probabilidade, que teriam uma complexidade maior do que a média, então foram mais de 2 mil produtos, mas nos concentramos nos seis setores com maior oportunidade de exportação”.

Clóvis Freire Junior durante apresentação nesta quarta. Foto: Divulgação/Porto de Suape

A delimitação de foco é justificada. O objetivo de Marcio Guiot, presidente do Porto de Suape, é “mudar o padrão”, explica Freire. “Ao invés de em vez de só importar, ter a capacidade de exportar mais pelo porto”, completa o pesquisador.

Não é possível, no entanto, precisar quantas empresas podem ser atraídas, devido à existência de indústrias de fabricação de um único produto e daquelas com capacidade de confecção de múltiplos produtos.

“Depende muito de como eles (o Porto) vão fazer a atração desse potencial novo investimento. Podem priorizar empresas que vão fabricar mais de um desses produtos e ver quais são os próximos produtos. É algo que depende muito do setor.”

ZPE do Porto de Suape

No Suape Conecta 2024 também ocorreu assinatura do um Termo de Serviço entre o Porto de Suape e a Fundação Getulio Vargas (FGV), para que, em janeiro, o projeto da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) seja entregue.

O objetivo é atrair mais empresas para o complexo a partir da divulgação do relatório e também do anúncio feito no início da semana sobre a primeira fábrica de e-metanol do país, que funcionará no complexo a partir de uma parceria entre o Governo de Pernambuco e a empresa dinamarquesa European Energy.

“Temos o prazer de assinar a ordem de serviço para que ela também seja um instrumento importante neste contexto de atratividade”, detalha Guiot.

As ZPEs são áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem exportados. Essas zonas são criadas com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico, aumentar as exportações, gerar empregos e difundir novas tecnologias no país.

Dentro desses espaços, as empresas podem operar com benefícios fiscais, cambiais e administrativos, como isenção de impostos em algumas operações.

Porto de Suape

Guiot quer uma Suape movida a dados. E o estudo veio com essa perspectiva, “com a missão de nos dar um norte para que pudéssemos realmente direcionar nossas ações”. É um planejamento a longo prazo que culmina em 2030.

“Hoje, movimentamos em torno de 24 milhões de toneladas, e nossa estimativa é que, em 2030, consigamos chegar a 50 milhões de toneladas, com todos esses investimentos se estabelecendo e atingindo o grau de maturidade necessário”, pontua o presidente.

O levantamento “Revelando o Potencial de Suape: Caminhos Estratégicos para Complexidade Econômica e Competitividade Global” foi realizado por meio da análise de dados sobre as indústrias presentes no complexo.

Foram examinadas informações sobre produção, exportação e importação de diferentes setores. O foco foi entender como o Suape se compara a outros países em termos de capacidade de produção e competitividade.

O relatório avalia a probabilidade e possibilidade de produção de novos produtos a partir das indústrias já existentes, mostrando quais são os melhores produtos a serem incorporados e além de potenciais compradores para aumentar a exportação.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 26/09/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETORES PARTICIPAM DO EVENTO DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS

Na ocasião, foram apresentados os projetos de concessão das hidrovias do Rio Madeira e Paraguai



Brasília, 25/09/2024 - Os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) participaram, nesta quarta-feira (25), do evento Diálogos Hidroviáveis, promovido pela Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportações (ADECON).

Durante o encontro foram debatidos temas relacionados aos projetos de concessão das hidrovias do Rio Madeira e Paraguai; e a Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) da Resolução Normativa ANTAQ 13/2016 > <https://juris.antaq.gov.br/index.php/2016/10/18/resolucao-normativa-no-13-2016/>.

Estiveram presentes nos painéis os diretores Wilson Lima Filho, Alber Vasconcelos e Caio Farias; o superintendente de Regulação, José Renato Fialho; e a superintendente de ESG e Inovação, Cristina Castro.

Rio Madeira

O diretor-geral substituto da Agência, Wilson Lima Filho, detalhou o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Madeira e pontuou os benefícios que a licitação vai levar para a região.

A hidrovia é responsável por um terço do escoamento de soja e milho da região Norte do país e com a concessão será possível movimentar por mais tempo, durante a seca, cargas e passageiros.



O investimento previsto, ao longo do contrato, é de R\$ 109 milhões. Segundo o projeto, serão feitos serviços de dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização adequados. Ao todo, o Rio Madeira tem 1.075 km de extensão.

Segundo o projeto, foi definido que o transporte de passageiros e pequenas embarcações serão gratuitos e somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária começar a prestar o serviço.

- Mais detalhes sobre o projeto de concessão da Hidrovia do Rio Madeira estão disponíveis neste link.

Atualmente, existem seis projetos de hidrovias prioritários que estão em andamento na Agência. Para o Rio Madeira, que está em análise pelo Ministério de Portos e Aeroportos, há expectativa de abertura de audiência pública em breve.

As hidrovias dos rios Paraguai, Lagoa Mirim, Barra Norte, Tocantins e Tapajós estão na fase de estudos.

Rio Paraguai

Por sua vez, o diretor Alber Vasconcelos, apresentou detalhes do andamento do projeto de concessão da Hidrovia do Rio Paraguai. A expectativa é que esses documentos sejam entregues à ANTAQ, pela Infra S.A., até o final do ano. Com isso, será possível dar andamento ao projeto.

O diretor lembrou que com as concessões de hidrovias será possível economizar com o transporte de cargas acabando com o preço da ineficiência.

Além disso, esses projetos geram emprego e renda, a redução do frete, a melhora no escoamento de grãos, o aumento dos corredores logísticos no país, os ganhos logísticos com a eficiência e a redução da emissão de carbono, tendo em vista que hidrovias são até cinco vezes menos poluentes que uma rodovia.

Avaliação de registros

O diretor Caio Farias falou sobre a importância dos registros para a região Norte do país ao mencionar a atualização da Resolução Normativa ANTAQ 13/2016, que passa no momento pela Avaliação de Resultado Regulatório.

A norma estabelece os procedimentos para o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário junto à ANTAQ, e as obrigações para a prestação de serviço adequado. Também define as respectivas infrações administrativas.

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: 26/09/2024

PUBLICADA PAUTA DA 573ª REUNIÃO DE DIRETORIA COLEGIADA

A reunião, que iniciará na próxima segunda-feira (30), será virtual e terá a duração de 48 horas

Brasília, 26/09/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realiza a sua 573ª Reunião Ordinária de Diretoria (ROD), que será virtual via SEI, no período das 14h de 30 de setembro até às 17h do dia 02 de outubro.

Nesta modalidade cada diretor se manifestará de forma eletrônica nos prazos e horários estabelecidos no Calendário de Reuniões.

Confira a pauta da 573ª Reunião Ordinária de Diretoria
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: 26/09/2024

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MARCO - SECRETARIA NACIONAL DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO COMPLETA 100 DIAS E COMEMORA AVANÇOS NO SETOR

Parcerias com a iniciativa privada, investimentos e planejamento em políticas públicas e inovação na área foram os temas debatidos no evento de comemoração



Secretário destacou as concessões hidroviárias como um dos principais projetos do Ministério - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, do Ministério de Portos e Aeroportos, participou nesta quarta-feira (25) do Circuito Nacional dos Diálogos Hidroviáveis, realizado no Senado Federal. Durante o evento, foram discutidas as políticas públicas para o setor e os avanços alcançados nos últimos 100 dias. Essa é a primeira vez que o Brasil conta com uma secretaria para o setor, um

marco significativo na gestão do transporte aquaviário no país.

O evento abordou temas como a concessão do Rio Madeira, a Hidrovia do Paraguai-Paraná, dragagens na Amazônia, no Rio Paraguai e no Rio Grande do Sul, além de inovação e sustentabilidade.

Dino Antunes abriu sua fala ressaltando a importância do debate sobre o setor hidroviário para consolidar as hidrovias como uma grande modalidade de transporte, essencial para a sustentabilidade da logística brasileira. Ele também agradeceu ao ministro Silvano Costa Filho, que teve papel fundamental na criação da Secretaria e na valorização das hidrovias.

“Nossos primeiros 100 dias foram desafiadores, mas temos nos organizado, conversado com o setor e compreendido as necessidades da navegação interior, conseguindo dar passos importantes. Esses 100 dias não são apenas uma conclusão, mas uma indicação de que nossos objetivos de políticas públicas estão gerando resultados para o setor”, afirmou Antunes.

O secretário considera que este é o melhor momento da navegação interior no Brasil. “Tivemos bons resultados na cabotagem, com a mudança do marco legal, e a orientação do Governo Federal é para investirmos nas hidrovias. Esperamos contar com todos para realizar as entregas que o Brasil necessita, pois nossas hidrovias têm muito a oferecer à sociedade”, ressaltou.

Concessões

Um dos principais projetos da Secretaria é o de concessões hidroviárias. Antunes destacou a importância da parceria com a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para os primeiros projetos de concessão, como os dos rios Madeira e Paraguai.

“Estamos discutindo as necessidades do setor hidroviário, e uma das principais questões são as concessões. Em termos de políticas públicas, isso é fundamental, pois estamos falando de uma malha extensa com dificuldades logísticas, abrangendo 5 mil km de hidrovias que podem contar com a iniciativa privada”, destacou.

Atualmente, existem estudos que apontam mais de 42 mil km de rios navegáveis no Brasil, enquanto apenas 20 mil km estão em uso. “A parceria com a iniciativa privada é crucial, dada a imensa quantidade de rios navegáveis que queremos transformar em hidrovias. Nas áreas onde não conseguirmos essa parceria, continuaremos contando com o excelente trabalho do Dnit”, afirmou.

Antunes também mencionou a colaboração com o Dnit em ações como dragagens, sinalizações e as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4s), que desempenham um papel vital no Norte do país e beneficiam os ribeirinhos. “Com o Dnit, o poder público é o grande protagonista nesse processo”, ressaltou.

Ao final de sua participação no painel sobre políticas públicas, o secretário enfatizou a importância do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para o setor e como o Ministério pretende viabilizar os recursos do fundo para beneficiar as empresas que atuam na navegação de passageiros. Ele também mencionou a criação do programa "BR dos Rios" em parceria com a Casa Civil, que visa contribuir com a indústria naval e para a geração de empregos.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 26/09/2024

INVESTIMENTOS - MINISTROS HADDAD E SILVIO COSTA FILHO SE REÚNEM COM O CEO DA CMA CGM PARA DISCUTIR INVESTIMENTOS NO BRASIL

Empresa francesa oficializou, no último final de semana, a aquisição do Terminal da Santos Brasil, localizado no Porto de Santos



O desenvolvimento econômico, a geração de empregos e o fortalecimento da infraestrutura portuária no Brasil são prioridades do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Nesse contexto, os investimentos estrangeiros desempenham um papel fundamental. Em um passo importante para o país, o ministro Silvio Costa Filho, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e outros representantes do governo federal se reuniram, nesta quarta-feira (25), com Rodolphe Saadé, CEO do grupo CMA CGM France, líder mundial em transporte logístico. A empresa oficializou, no último final de semana, a aquisição do Terminal da Santos Brasil, localizado no Porto de Santos.

Ministros de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, da Fazenda, Fernando Haddad, com Rodolphe Saadé, CEO do grupo CMA CGM France - Foto: Ascom MPor

A agenda contou ainda com a participação da vice-presidente executiva da CMA CGM, Christine Cabau, do secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Guilherme Mello, e do secretário Nacional de Portos, Alex Sandro Ávila.

A CMA CGM adquiriu 48% das ações da Santos Brasil do Opportunity por R\$ 13,2 bilhões, pagando R\$ 15,30 por ação, um prêmio de 20,4% sobre o valor das ações na última sexta-feira. A Santos Brasil foi avaliada em R\$ 11 bilhões, com ações negociadas a R\$ 12,71. É importante destacar que o Tecon Santos é responsável por 17% da movimentação de contêineres da costa brasileira.

Durante a reunião, os líderes discutiram o plano de investimentos da CMA CGM no Brasil. “A entrada da CMA CGM no Porto de Santos destaca o crescente interesse global na infraestrutura portuária do Brasil. Estamos muito satisfeitos com a reunião e esperamos que eles possam investir cada vez mais

no país. São investimentos em outros portos, hidrovias, leilões de ferrovias e rodovias, para que o grupo possa canalizar seus recursos”, ressaltou Silvio Costa Filho.



CMA CGM anuncia investimentos de mais de R\$ 12 bilhões no Brasil

O ministro também enfatizou que o Brasil se destaca como uma janela de oportunidades de investimento, com um recorde de mais de 100 bilhões de dólares na balança comercial. “Queremos estruturar os portos por meio de parcerias público-privadas, avançando na agenda portuária com foco na sustentabilidade. Estamos comprometidos com navios de baixo impacto ambiental, integrando tecnologia de ponta que atenda às exigências globais”, completou.

Rodolphe Saadé destacou que esse investimento significativo reflete o compromisso da CMA CGM em fortalecer sua parceria com o Brasil e apoiar seu desenvolvimento nos próximos anos. “Como uma companhia familiar, temos uma visão de longo prazo em navegação e logística. Nossa meta é ambiciosa: mesmo que hoje não preenchamos totalmente o terminal, estamos confiantes de que em poucos anos conseguiremos. Já estamos explorando formas de expandir nossas operações, tanto no longo curso quanto na cabotagem.”

Sobre

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

A CMA CGM já possui uma presença significativa no Brasil, com operações em diversos portos, como Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Suape. A empresa informou que o investimento no terminal é estratégico, estreitando seu relacionamento com o Brasil e refletindo seu compromisso com o crescimento do país. Além disso, a CMA CGM planeja acelerar os investimentos nos ativos da Santos Brasil para atender à crescente demanda. A companhia francesa já administra 50 instalações portuárias ao redor do mundo e fechou o ano passado com um faturamento de US\$ 47 bilhões.

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

Data: 26/09/2024

RODOVIAS - NOVA FRONTEIRA AGRÍCOLA: MELHORIAS PREVISTAS COM O LEILÃO DA ROTA DOS CRISTAIS COINCIDE COM MUDANÇA NA MICROECONOMIA DO OESTE MINEIRO

O investimento de R\$12 bilhões na BR-040/GO/MG vai fortalecer a rodovia como rota para pequenos produtores da região que, hoje, vive uma transição. Leilão acontece na nesta quinta (26)

“Eu produzo um pouco de cada coisa. Como sou agricultor familiar, tenho sempre que ter alguma coisinha diversificada para entregar nas escolas e também vender na Ceasa [de Belo Horizonte]. Então planto abóbora, melancia, melão, quiabo, milho verde, algumas plantas folhosas, cenoura, beterraba”, explicou o agricultor Marcílio José Maciel da Silveira. Ao longo de décadas a pecuária de corte e a silvicultura (cultivo de madeira de reflorestamento) foram propulsores econômicos da Central Mineira, região cortada pela BR-040.

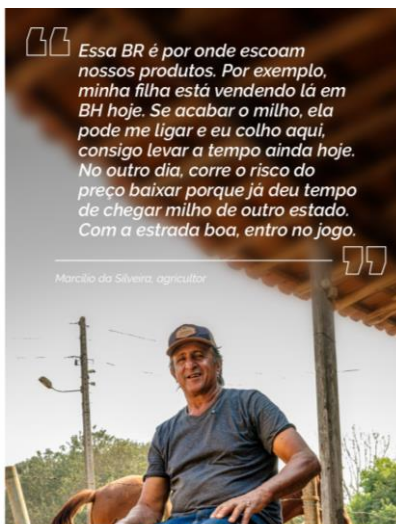
Mas o sustento de quem vive nessa parte do país está mudando. Nos últimos anos, a área se fortaleceu enquanto produtora de grãos, especialmente soja, sorgo e milho em grande escala, além

de horticultura dentro da agricultura familiar e de pequeno e médio porte. Potencial favorecido pela extensão da área de solo cultivável e de fácil mecanização, presença de ricos mananciais e um bom índice pluviométrico ao longo de todo o ano.



Esses fatores despertaram a atenção de empresas consumidoras de produtos de cooperativa e entidades de pesquisa e fomento como a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), que tem injetado tecnologia na região impulsionando o desenvolvimento das atividades agrícolas em maior escala. A eles se soma outro aspecto crucial para a propulsão econômica da Central Mineira que é a sua localização.

A BR-040 é um dos mais importantes corredores logísticos do Brasil e liga o Centro-Oeste ao Sudeste e a Central Mineira está no coração desta rodovia. Isso a quem produz na região um rápido acesso tanto à Grande Belo Horizonte, quanto ao Noroeste de Minas e Triângulo Mineiro que fazem limite com o estado de Goiás. Paralelamente, uma grande presença de vicinais que se conectam à rodovia aumenta a capilaridade desta malha, permitindo que os produtos de Marcílio cheguem à mesa dos brasileiros. Vantagem, porém, que depende das boas condições da malha.



Com 56 anos, Marcílio José vive em Paraopeba, uma das 30 cidades que integram a Central Mineira. Para a maioria das entregas, ele usa um carro branco com caçamba que tem, sempre dirigindo pela BR-040. Muitas vezes, mais de uma vez por dia. “Essa BR é por onde escoam nossos produtos, os produtos da região. Se ela melhorar vai ser bom para todo mundo. Por exemplo, minha filha está vendendo lá em BH hoje. Se acabar o milho, ela pode me ligar e eu colho aqui, consigo levar a tempo ainda hoje. No outro dia, corre o risco do preço baixar porque já deu tempo de chegar milho de outro estado”, conta.

O trecho da BR-040 que passa pela Central Mineira integra a chamada Rota dos Cristais. Com 594,80 quilômetros ela forma a BR-040/GO/MG. Nasce na cidade de Cristalina, em Goiás, e segue até Belo Horizonte, capital de Minas. Esse trecho vai a leilão nesta quinta-feira (26), na Bolsa de Valores de São Paulo, com uma previsão de investimentos que chega aos R\$12,096 bilhões (Capex e OPEX). Recursos essenciais para o desenvolvimento de uma região que desponta como a nova fronteira agrícola do país.

A maioria dos produtos escoados pela rodovia são perecíveis e carecem de cuidado no transporte. Muitos deles têm baixo valor agregado, o que tornou a baixa tarifa de pedágio uma das condições impostas pelo Ministério dos Transportes no edital do leilão. Como são alimentos voltados ao consumo interno, base da cesta básica que vai à mesa do brasileiro, qualquer tensão na infraestrutura ao longo do percurso logístico pode resultar em inflação dos preços.

Essa lógica que impacta diretamente tanto na vida de produtores da agricultura familiar quanto das fazenda de médio e grande porte. A produção leiteira ainda é uma das principais fontes de geração de riqueza no oeste mineiro, que compete com os novos negócios do ramo agrícola.

Melhorias à vista

Para suportar os mais de 14 mil veículos diários que cruzam a BR-040/GO/MG, é preciso mais manutenção e menos tapa-buraco. “Investiram muito pouco na estrada”, observa Marcílio. Agora, o trabalho de restauração e preservação ficará a cargo da empresa que vencer o leilão. Pelo contrato a empresa deverá prestar serviços de recuperação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade de fluxo da rodovia por 30 anos.

A maioria dos produtos escoados pela rodovia são perecíveis e têm baixo valor agregado, o que levou o Ministério dos Transportes a colocar a baixa tarifa de pedágio como condição para o leilão. São alimentos base da cesta básica que vai à mesa do brasileiro



Mais de 4,2 milhões de pessoas serão beneficiadas direta e indiretamente, especialmente as que residem nos municípios ao longo da estrada como Cristalina, Paracatu, Lagoa Grande, João Pinheiro, São Gonçalo do Abaeté, Curvelo e Paraopeba, onde Marcílio reside.

Nos primeiros anos de concessão terá início a um conjunto de obras que incluem a duplicação 9,9 km da rodovia e a construção de 342,9 km de faixa adicional e 61,6 km de vias marginais. Também devem ser erguidas 43 passarelas de pedestres, executadas 18 passagens de fauna, instalados dois pontos de Parada de Descanso.

Já entre as inovações trazidas pelo projeto estão o critério menor tarifa associado a curva de aporte; a implementação de uma tarifa diferenciada para pistas dupla e simples; desconto de 5% para pagamento eletrônico; descontos progressivos de acordo com a frequência de uso da rodovia favorecendo quem precisa pegar a estrada diariamente; e alocação de 1% da receita

bruta em infraestrutura resiliente.

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

Data: 26/09/2024

RODOVIAS - TCU APROVA MODERNIZAÇÃO DE CONTRATO POR UNANIMIDADE E MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ASSEGURA ACORDO VANTAJOSO PARA A BR-101/ES



Mesmo com a decisão, concessão administrada pela Eco101 ainda vai a leilão para validar melhor oferta de tarifa. Nova previsão de investimentos supera R\$ 7 bilhões

BR/101 ES no trecho contorno de Iconha ES - Foto: Alberto Ruy/MT

Mais um avanço na agenda do Ministério dos Transportes em garantir melhores contratos de concessão rodoviária, medida necessária para destravar importantes obras nas principais estradas brasileiras. Por unanimidade, o Tribunal de Contas da

União (TCU) aprovou nesta quarta-feira (25) a otimização do contrato de concessão da Eco101, atualmente controlada pelo grupo EcoRodovias. O trecho que vai passar por novo leilão corresponde a 478,7 quilômetros ao longo da BR-10, atravessando o Espírito Santo e adentrando parte do estado da Bahia.

Esta é a primeira repactuação de uma concessão rodoviária via otimização, resultado da Nova Política Pública de Outorgas, lançada pela pasta em 2023. A ferramenta permite atualizar contratos de concessão que deixaram de atender ao interesse público. Muitos deles ainda datam da década de 1990 e, ao serem repactuados, deverão contemplar mecanismos atuais de transparência e eficiência na execução de obras. Outro aspecto importante é a padronização desses contratos que vai reduzir custos e facilitar a fiscalização.

“Sem dúvida é um dia histórico para a infraestrutura rodoviária brasileira. No caso da BR-101 no Espírito Santo, vamos conseguir fazer a otimização de um contrato que estava estressado, com obras paralisadas e obrigações suspensas”, comentou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse. “Esta rodovia é muito importante para o Brasil, para a integração nacional e para a economia. Ela corta todo o estado do Espírito Santo, desde a divisa com o Rio de Janeiro

até a Bahia, sendo um corredor logístico essencial para interligar o Sudeste com o Nordeste”, completou.

Com a otimização, a ECO101 deverá ter investimentos de R\$ 7,18 bilhões, dos quais R\$ 1,87 bilhões devem ser executados entre o primeiro e o terceiro ano do novo contrato. A previsão do projeto é de 169 quilômetros de duplicações, dos quais 80 quilômetros feitos até 2026, 41 quilômetros de faixas adicionais e 11 quilômetros de marginais. Também estão programadas a construção de dois Pontos de Parada e Descanso para caminhoneiros (PPD).

O processo de otimização consiste em uma devolução amigável, no caso, por parte da concessionária à União, conforme explicou a secretária de Transporte Rodoviário. Ela também comentou sobre os próximos passos: “Agora vamos cumprir as recomendações dispostas no voto do ministro relator [ministro Walton Alencar Rodrigues, do TCU] e a ANTT [Agência Nacional de Transportes Terrestres] vai publicar o edital de consulta ao mercado, pois esse processo é otimizado não é apenas com a concessionária, mas ofertado ao mercado para ver se outra empresa também tem o interesse de fazer o mesmo acordo com tarifa melhor, inclusive”, explicou Viviane Esse.

A partir do leilão, no formato antigo, as obras que poderiam demorar de quatro a sete anos para serem retomadas caso o processo de devolução do trecho ocorresse, Com o caminho de otimização, as melhorias vão começar em até 30 dias após a batida do martelo. Essa previsão consta em uma das determinações do modelo de otimização de contratos vigente, que trata do início imediato do ciclo de execuções, manutenção e restauração do pavimento e sinalização em todo trecho.

Outras medidas estabelecidas na portaria do Ministério dos Transportes determinam que os processos de otimização de contratos de concessão tenham mecanismo de reclassificação tarifária vinculada à execução de obras, justiça tarifária e previsão de prorrogação contratual de, no máximo, quinze anos.

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

Data: 26/09/2024

RODOVIAS - DEMANDA ANTIGA DA POPULAÇÃO GAÚCHA, NOVAS PONTES NA BR-116, SOBRE O RIO DOS SINOS, SERÃO LIBERADAS PARA O TRÁFEGO NESTA QUINTA (26)



Travessias em São Leopoldo vão aliviar o trânsito na região metropolitana de Porto Alegre

As novas travessias em São Leopoldo contribuirão para aliviar o congestionamento na região metropolitana de Porto Alegre. Foto: Divulgação/DNIT

Os cerca de 140 mil motoristas que passam pela BR-116, na Grande Porto Alegre (RS), poderão circular pela região com mais tranquilidade. Duas novas pontes sobre o Rio dos Sinos entrarão em operação na manhã desta quinta-feira (26), no município de São Leopoldo, dando fim aos constantes engarrafamentos registrados no trecho. As travessias foram erguidas paralelamente às já existentes.

As obras, executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), receberam cerca de R\$42 milhões de investimento do Ministério dos Transportes.

As duas travessias sobre o canal principal do rio têm 100 metros de extensão e 11,3 metros de largura, com duas novas faixas de tráfego cada, além de passeio e ciclovia. As pontes sobre a várzea têm 60 metros de comprimento e têm a mesma largura, também contando com passeio e ciclovia.

BR-116

A BR-116 é uma das mais extensas rodovias do país, começando em Fortaleza (CE) seguindo até Jaguarão, na fronteira gaúcha com o Uruguai. É um dos mais importantes corredores de carga e fluxo de veículos entre as regiões Nordeste, Sudeste e Sul do Brasil.

Dentro do Rio Grande do Sul, a rodovia é a principal conexão entre a capital Porto Alegre e a Região Metropolitana, a Serra Gaúcha, o litoral e o sul do estado.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

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

Data: 26/09/2024

TRÂNSITO - VIDEOCAST INÉDITO E QUASE MIL AÇÕES PELO PAÍS ENCERRAM AS ATIVIDADES DA SEMANA NACIONAL DE TRÂNSITO NESTA QUARTA (25)

“Desacelere. Seu bem maior é a vida” foi a mensagem escolhida por voto popular para incentivar a paz no trânsito



“A segurança viária se tornou uma prioridade central nas políticas do Ministério dos Transportes”. A afirmação do secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, mostra a importância da Semana Nacional de Trânsito (SNT), que terminou nesta quarta-feira (25), com um balanço de mais de 900 ações, em 235 cidades de todo o país. O objetivo é reforçar a responsabilidade de todos na construção de um trânsito mais seguro e humano.

Para o encerramento da SNT, a Senatran preparou um videocast com especialistas do Brasil e do Japão, para discutir as estratégias e possibilidades dos dois países para reduzir as mortes no trânsito. Confira o videocast inédito no link.

A Semana Nacional de Trânsito (SNT), realizada entre os dias 18 e 25 de setembro, promoveu diversas atividades, como:

- Blitze educativas;
- Palestras e workshops;
- Melhorias na sinalização viária;
- Carreatas;
- Enquetes e dicas práticas.

A diretora do Departamento de Segurança no Trânsito, Maria Alice Nascimento Souza, ressaltou a importância do evento.

“Trabalhamos com vários parceiros, tanto da indústria automobilística quanto do Sistema Nacional de Trânsito, e conseguimos alertar um grande número de pessoas sobre a importância de dirigir com calma e preventivamente”, concluiu.

Real Infrator

Entre os destaques da SNT está a adesão da Polícia Rodoviária Federal (PRF) ao serviço Indicação do Real Infrator, em que as multas podem ser transferidas diretamente do celular do proprietário do veículo para o condutor autor da irregularidade.

O diretor-geral da PRF, Fernando Oliveira, destacou a eliminação de etapas burocráticas. “Um processo que antes demandava tempo, papel e intervenção de um ou mais servidores, pode ser feito pelo próprio cidadão. Isso representa uma enorme economia de recursos para todos”, disse.

Além da PRF, o serviço está disponível para as multas gerenciadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o que assegura a cobertura para toda a malha federal.

No âmbito dos Detrans, o Distrito Federal e outros dez estados já aderiram ao serviço: Espírito Santo, Rio de Janeiro, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Alagoas, Minas Gerais, Goiás, Paraná, Rio Grande do Sul e Roraima.

A mensagem para 2025

“Desacelere. Seu bem maior é a vida”. Essa foi a mensagem escolhida por votação popular, com mais de 468 mil votos, que norteará as campanhas de trânsito educativas no ano de 2025.

Com foco na gestão de risco, a frase inova ao dar ênfase em um tema específico, possibilitando a conscientização da população para uma questão crítica, que é a velocidade, além de permitir que os gestores de trânsito possam aplicar políticas e ações direcionadas para gerir a velocidade, uma das principais causas de sinistros de trânsito no Brasil.

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

Data: 26/09/2024



PORTAL PORTO GENTE

MINISTROS DA FAZENDA E DE PORTOS E AEROPORTOS, JUNTO COM PRESIDENTE DA APS, RECEBEM GRUPO FRANCÊS QUE COMPROU TERMINAL DA SANTOS-BRASIL

Redação Portogente

Encontro aconteceu no gabinete do Ministério da Fazenda, em São Paulo (SP)



Os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, acompanhados do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini e do secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, receberam, nesta quarta-feira (25), representantes da francesa CMA GCM e investidores que adquiriram cotas da Santos Brasil.

O encontro aconteceu no gabinete do Ministério da Fazenda, na Avenida Paulista, em São Paulo (SP). As autoridades brasileiras receberam Rodolphe Saade, presidente do grupo francês que comprou o terminal da



Santos Brasil no Porto de Santos, ao qual apresentaram deram as boas-vindas, se colocaram à disposição e demonstraram satisfação diante do interesse da terceira maior armadora do planeta a investir no Brasil e no Porto de Santos, o mais importante do hemisfério sul.

Na reunião, foi apresentado o Plano de Investimentos do Porto de Santos e a perspectiva de crescimento do setor portuário.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 26/09/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PROJETO BRASIL DA CMA CGM

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente decisão do grupo francês CMA CGM, um dos maiores conglomerados globais do setor de transporte e logística, de investir no Brasil por meio da aquisição da operadora Santos Brasil, representa um marco relevante para a infraestrutura portuária do País. O acordo para a compra de 48% das ações da Santos Brasil, por R\$ 13,2 bilhões, sublinha não apenas a confiança da companhia europeia no potencial do mercado brasileiro, mas também a crescente atratividade do setor portuário nacional aos olhos de investidores internacionais.

O Porto de Santos, o maior do Brasil, desempenha papel crucial na movimentação de contêineres e no escoamento de produtos que impulsionam a economia nacional. A aquisição pela CMA CGM da Santos Brasil, que administra, entre outros ativos, o Terminal de Contêineres (Tecon) do complexo santista, instalação responsável por 17% da movimentação de contêineres da costa brasileira, posicionará a empresa estrategicamente no coração da logística brasileira. Essa operação ainda reforçará a relevância do Porto de Santos no cenário global e vai inserir a CMA CGM de forma ainda mais competitiva em um mercado de crescente demanda.

O anúncio do grupo de investir no Brasil vai além da simples aquisição de uma fatia de mercado. A CMA CGM planeja expandir suas operações de transporte marítimo, tanto no longo curso quanto na cabotagem, prevendo um crescimento contínuo nos próximos anos. Também pretende atuar em hidrovias, ferrovias e rodovias, como foi destacado no encontro entre autoridades do Governo Federal e executivos do conglomerado nessa quarta-feira, em São Paulo (SP). A aposta no Brasil, uma das economias mais dinâmicas do mundo, evidencia o potencial do País em atrair capital estrangeiro voltado à modernização e ao desenvolvimento de infraestrutura crítica.

O investimento da CMA CGM acontece em um momento estratégico para o Brasil, quando o Governo busca impulsionar parcerias público-privadas e avançar na agenda portuária com foco em sustentabilidade e inovação tecnológica. A visão de longo prazo da companhia francesa está alinhada com os esforços para tornar os portos brasileiros mais eficientes e ambientalmente responsáveis, preparando-os para atender às exigências de uma economia global cada vez mais complexa e interconectada.

A decisão da CMA CGM de investir em infraestrutura no Brasil é uma prova contundente do potencial do mercado nacional. Ela reforça a importância de políticas públicas que promovam a competitividade e atraiam investimentos de longo prazo, essenciais para transformar a infraestrutura brasileira em um pilar sólido de crescimento econômico sustentável. O compromisso de grupos como o CMA CGM é um sinal claro de que o Brasil pode, e deve, se posicionar como um dos principais centros logísticos globais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2024



NACIONAL - HUB – CURTAS - BRASIL TERÁ MAIS 33 AEROPORTOS ATÉ O FINAL DO ANO, DIZ MINISTRO

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

NOVOS AEROPORTOS 1

O Brasil terá mais 33 aeroportos até o final do ano. O planejamento foi destacado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, na noite dessa quarta-feira, dia 25, em Brasília (DF), durante a cerimônia de abertura da 51ª edição da Abav Expo, promovida pela Associação Brasileira de Agências de Viagens (Abav Nacional). Segundo a autoridade, as novas instalações vão representar um investimento de R\$ 4 bilhões.

NOVOS AEROPORTOS 2

Em seu discurso, Costa Filho ainda destacou a ação das companhias aéreas para reduzir o preço das passagens. “Sabemos que passagem aérea é cara, mas quero aqui agradecer às companhias, que neste último ano têm trabalhado e reduziram em cerca de 8% o preço do bilhete aéreo”, afirmou, complementando que essa iniciativa fortalece o turismo no País.

NOVOS AEROPORTOS 3

O ministro também citou o acordo fechado pelo grupo francês CMA CGM para adquirir a operadora portuária e logística Santos Brasil e os planos de sua pasta para investir no Porto de Santos, o principal do Brasil, que receberá projetos de R\$ 13 bilhões, que “vão colocar o Brasil na rota do desenvolvimento portuário.”

X SOB INVESTIGAÇÃO 1

O ministro das Comunicações, Juscelino Filho, afirmou que a volta temporária da rede social X no Brasil está sob investigação, para saber se o retorno foi intencional ou decorrente de problema técnico. “Estamos apurando se foi algo que foi provocado por eles (da rede X) ou se foi alguma falha técnica, para poder ter certeza nos encaminhamentos a serem tomados (pelo Ministério das Comunicações)”, disse

X SOB INVESTIGAÇÃO 2

Segundo Juscelino Filho, em caso de descumprimento deliberado da decisão do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), a pasta pode entrar com processo para suspender a permissão de operação da empresa Starlink no Brasil, empresa provedora de internet de alta velocidade via satélites de propriedade do bilionário Elon Musk, dono também da plataforma X. Moraes havia ordenado a suspensão da rede social no país.

X SOB INVESTIGAÇÃO 3

“Dependendo da apuração, se tiver qualquer afronta em torno do não cumprimento de uma decisão judicial, da não obediência à legislação brasileira, as providências necessárias serão tomadas. Uma delas é, inclusive, a abertura de um processo de cassação de outorga”, explicou o ministro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2024

NACIONAL - CMA CGM ANUNCIA R\$12 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO BRASIL

Anúncio foi feito pelo ministro de Portos e Aeroportos, na tarde desta quarta-feira (25)

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

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, publicou em uma rede social que a CMA CGM, multinacional francesa que recentemente comprou o terminal portuário Santos Brasil, investirá R\$ 12 bilhões no Brasil.



Representantes do Governo e da CMA CGM, além do presidente da Autoridade Portuária de Santos, estiveram reunidos para discutir os próximos passos do grupo francês no país - Foto: Reprodução/Rede Social

O anúncio foi feito na tarde desta quarta-feira (25), em um encontro que reuniu também o ministro da Fazenda, Fernando Haddad; o presidente do Grupo CMA CGM, Rodolphe Saadé; a vice-presidente executiva da CMA CGM, Christine Cabau; o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, no gabinete da Fazenda em São Paulo.

“Apresentamos o Plano de Investimentos do Porto de Santos e a perspectiva de crescimento do setor portuário. É através do diálogo que conseguimos, junto com o presidente Lula, atrair mais investimentos para o Brasil”, declarou Silvio.

Rodolphe Saadé destacou que esse investimento reflete o compromisso da CMA CGM em fortalecer sua parceria com o Brasil e apoiar seu desenvolvimento nos próximos anos. “Como uma companhia familiar, temos uma visão de longo prazo em navegação e logística. Nossa meta é ambiciosa: mesmo que hoje não preenchamos totalmente o terminal, estamos confiantes de que em poucos anos conseguiremos. Já estamos explorando formas de expandir nossas operações, tanto no longo curso quanto na cabotagem”.

A maneira como o investimento será distribuído ainda não foi detalhada, mas Costa Filho disse que “são investimentos em outros portos, hidrovias, leilões de ferrovias e rodovias, para que o grupo possa canalizar seus recursos”.

O ministro também enfatizou que o Brasil se destaca como uma janela de oportunidades de investimento, com um recorde de mais de 100 bilhões de dólares na balança comercial. “Queremos estruturar os portos por meio de parcerias público-privadas, avançando na agenda portuária com foco na sustentabilidade. Estamos comprometidos com navios de baixo impacto ambiental, integrando tecnologia de ponta que atenda às exigências globais”, completou.

Porto de Santos

A CMA CGM fechou um acordo com a Opportunity para adquirir 48% das ações da Santos Brasil, em valor R\$ 13,2 bilhões, pagando R\$ 15,30 por ação, um prêmio de 20,4% sobre o valor das ações na última sexta-feira (20). A Santos Brasil foi avaliada em R\$ 11 bilhões, com ações negociadas a R\$ 12,71, e é o terminal responsável por 17% da movimentação de contêineres da costa brasileira. A transação ainda tem de ser aprovada e liberada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

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

A CMA CGM já possui uma presença significativa no Brasil, com operações em diversos portos, como Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Suape. A empresa informou que o investimento no terminal é estratégico, estreitando seu relacionamento com o Brasil e refletindo seu compromisso com o crescimento do país. Além disso, a CMA CGM planeja acelerar os investimentos nos ativos da Santos Brasil para atender à crescente demanda. A companhia francesa já administra 50 instalações portuárias ao redor do mundo e fechou o ano passado com um faturamento de US\$ 47 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2024

NACIONAL - ADECON CRITICA FALTA DE DRAGAGEM E PARALISAÇÃO NO RIO PARAGUAI

Diretor agência vinha alertando as autoridades desde julho sobre a necessidade de realizar serviços emergenciais

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



A paralisação das atividades de navegação de transporte de cargas no Rio Paraguai foi discutida durante o evento Diálogos Hidroviáveis, promovido pela Adecon em Brasília (Foto: Divulgação/Antaq)

O DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) JÁ ESTÁ EXECUTANDO OBRAS DE DRAGAGEM NO RIO PARAGUAI, INICIANDO PELO TRAMO NORTE, QUE ABRANGE OS MUNICÍPIOS DE CÁCERES (MT) E CORUMBÁ (MS). O OBJETIVO É GARANTIR A PROFUNDIDADE NECESSÁRIA PARA A NAVEGAÇÃO, IMPACTADA PELA SECA HISTÓRICA

O diretor da Agência de Desenvolvimento Sustentável das Hidrovias e dos Corredores de Exportação (Adecon), Adalberto Tokarski, criticou a paralisação das atividades de navegação de transporte de cargas no Rio Paraguai, interrompidas há quase um mês em função do baixo nível das águas. Segundo Tokarski, a agência vinha alertando as autoridades desde julho sobre a necessidade de realizar serviços emergenciais de dragagem no local.

“Empresas no Rio Paraguai estão paradas há 20 dias porque não há navegação. Se tivéssemos realizado uma dragagem de manutenção nesse trecho, as embarcações estariam operando, talvez com menos carga, mas ainda estariam navegando”, afirmou Tokarski nesta quarta-feira (25), durante o evento Diálogos Hidroviáveis, evento promovido pela Adecon em Brasília (DF).

O comunicado sobre a interrupção das navegações de cargas foi enviado pela Adecon no dia 26 de agosto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A previsão da agência é de que as empresas em Mato Grosso enfrentem cinco meses sem operações.

Com as atividades de transporte comprometidas, a produção em larga escala de grãos e minério de ferro passou a ser transferida para as rodovias.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) já está executando obras de dragagem no Rio Paraguai, iniciando pelo Tramo Norte, que abrange os municípios de Cáceres (MT) e Corumbá (MS). O objetivo é garantir a profundidade necessária para a navegação, impactada pela seca histórica. Até o momento, foram removidos 110 mil metros cúbicos de sedimentos de sete dos 25 pontos críticos identificados, com as operações previstas para continuar até dezembro.

Na atividade de dragagem emergencial, são realizados escavação, carga, transporte e descarte do material dragado, essenciais para garantir a profundidade adequada do canal de navegação e o fluxo eficiente das atividades no rio. Após a conclusão do trabalho em um ponto crítico, o equipamento é imediatamente deslocado para a próxima área prioritária.

Segundo o Dnit, um plano de dragagem emergencial também será implementado no Tramo Sul do Rio Paraguai, entre Corumbá e Porto Murtinho (MS). Já foram identificados 18 pontos críticos e 15 pontos potencialmente críticos no trecho sul.

A expectativa é que as intervenções durem até seis meses, promovendo a navegabilidade de outubro de 2024 a setembro de 2025.

Erick Moura, diretor aquaviário do Dnit, destacou os desafios enfrentados pela navegação em função da crise hídrica. “Estamos em uma nova realidade e devemos nos preparar para isso. Uma das

coisas que temos que colocar é um planejamento devido às questões climáticas. Estamos entusiasmados com a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias por isso”.

Moura também destacou a importância de uma gestão mais eficiente para agilizar as operações no modal hidroviário. “Está na hora da gente criar uma empresa pública que cuide do setor. A burocracia está atrapalhando, e poderíamos estar fazendo muito mais coisas”, sugeriu. “A questão da política aquaviária estar com o DNIT dentro do Ministério dos Transportes ainda gera confusão, mas estamos tentando destravar isso da melhor maneira possível”, completou.

De acordo com a Administração da Hidrovia do Paraguai (AHIPAR), anualmente são transportadas mais de 6 milhões de toneladas de cargas pelo canal, com ênfase no transporte de minérios de ferro e manganês a longas distâncias.

100 dias

No evento, foram celebrados os 100 dias da criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, lançada pelo Ministério de Portos e Aeroportos em abril.

“É importante termos discursos sobre o setor hidroviário, algo que falta e que é fundamental que aconteça”, disse o secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes.

“Cada vez mais fica claro que a sociedade ainda precisa discutir muito mais as hidrovias para se consolidar no seu papel principal de grande modal de transporte, contribuindo não só com a logística, mas também com a questão da sustentabilidade”, afirmou Antunes, ressaltando que o transporte hidroviário é 29 vezes mais eficiente em termos de energia em comparação ao rodoviário e utiliza 19 vezes menos combustível e emitindo seis vezes menos dióxido de carbono.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2024

REGIÃO SUL - PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA DRAGAGEM

Obra na Baía de Babitonga vai ampliar a profundidade do canal para 16 metros, permitindo a navegação de embarcações maiores

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



O serviço de dragagem autorizado pelo Ibama irá favorecer o complexo de São Francisco do Sul e o Porto Itapoá, terminal privado de contêineres localizado na Baía de Babitonga (Foto: Áureo Berger/PSF)

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) concedeu a licença ambiental referente a obra de alargamento e aprofundamento do canal da Baía de Babitonga, em Santa Catarina. Com a autorização do órgão ambiental, o Porto de São Francisco do Sul pode iniciar o processo de licitação para contratação da empresa responsável pelos serviços de dragagem, onde serão investidos R\$ 300

milhões.

O projeto de dragagem vai aumentar a profundidade do canal externo de 14 metros para, no mínimo, 16 metros, permitindo a navegação de embarcações de até 366 metros de comprimento.

A obra irá favorecer o complexo de São Francisco do Sul e o Porto Itapoá, terminal privado de contêineres localizado na Baía de Babitonga.

O diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, explicou que o Ibama aprovou as condicionantes ambientais, que servirão como referência para a contratação da obra.

“A frota marítima internacional está sempre se atualizando, fazendo com que os navios se tornem maiores e, conseqüentemente, necessitem de maior profundidade. Com essa obra, colocaremos o Complexo Portuário da Baía da Babitonga e nosso Estado na rota das grandes embarcações”, disse.

O diretor de Operações do Porto Itapoá, Sergni Rosa Júnior, pontuou que a obra vai ampliar as vantagens naturais da Babitonga.

“Nossa baía é bastante beneficiada pela natureza por suas águas calmas e profundidade natural, que precisa de pouquíssima manutenção. Agora vamos tornar nosso complexo portuário ainda mais competitivo”, destacou.

A previsão é publicar o edital de licitação da dragagem até o final deste ano, na perspectiva de iniciar a obra nos primeiros meses de 2025.

Modelo inédito

O modelo de financiamento para a obra será inédito no Brasil. O valor necessário para a execução da dragagem de aprofundamento e alargamento da Baía será financiado pelo Porto Itapoá.

“Os R\$ 300 milhões da dragagem serão devolvidos pelo Porto de São de Francisco, com a arrecadação suplementar gerada pela receita tarifária decorrente do aumento da movimentação de navios, resultante da realização da dragagem”, explicou Cleverton Vieira.

Além da obra de alargamento e aprofundamento da Baía de Babitonga, o contrato prevê ainda a utilização dos sedimentos retirados durante os serviços de dragagem para o alargamento da faixa de areia da orla de Itapoá, localizada ao lado do canal de acesso à Baía.

Essa será a primeira vez que sedimentos de uma dragagem portuária serão usados para a recuperação de uma praia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2024

REGIÃO SUL - PORTONAVE REALIZA OPERAÇÃO DE DESCARGA DE CAÇA DA FAB

O navio Heerengracht, do armador Spliethoff, embarcou a aeronave FAB 4108 pelo Porto de Norrköping, na Suécia, e atracou nesta segunda-feira (23)

Da Redação redacao.jornal@redenews.com.br



A operação de descarga durou 1h30. De lá, o caça seguiu por terra ao Aeroporto Internacional de Navegantes. Foto: Divulgação/Portonave

A Portonave, terminal portuário privado em Navegantes (SC), realizou na última segunda-feira (23) a operação de descarga de mais um caça F-39 Gripen da Força Aérea Brasileira (FAB). A aeronave FAB 4108 foi transportada do Porto de Norrköping, na Suécia, pelo navio Heerengracht, do armador Spliethoff. Segundo a FAB, a viagem durou 21 dias.

Segundo a Portonave, a operação, que ocorreu no terceiro berço do terminal, teve duração de 1 hora e meia. A aeronave foi transportada por caminhão até o Aeroporto de Navegantes. Após procedimentos técnicos, o caça foi levado à Base Aérea de Anápolis (GO).

Fabricado pela empresa Saab, companhia sueca líder no segmento de defesa e segurança, a aeronave faz parte do programa Gripen Brasileiro, que envolve uma parceria entre o Brasil e a Suécia, anunciada no ano de 2013. O objetivo do programa é fornecer caças Gripen à Força Aérea Brasileira.

Segundo a FAB, o contrato também oferece suporte logístico, sistemas e equipamentos relacionados, treinamento, armamentos e um acordo de cooperação industrial que se tornou o maior programa de transferência de tecnologia em curso no país.

A aeronave, de envergadura de 8,6 metros, 4,5 metros de altura e 14 metros de comprimento, é capaz de atingir velocidade de 2,4 mil km/h, equivalente a duas vezes a velocidade do som, e voar acima de 16 mil metros de altitude. Segundo a Portonave, esta foi a sexta operação de caças Gripen F-39 no terminal portuário. A primeira aeronave foi desembarcada em 2020, e as demais em 2022 e 2023, totalizando nove unidades. As operações se enquadram na modalidade breakbulk, po de transporte especial para mercadorias de grandes dimensões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2024

PORTO DE SANTOS - APS REALIZA SIMULADO DE ACIDENTE COM CAMINHÃO E LOCOMOTIVA EM SANTOS

Exercício em área urbana visa preparar equipes para cenários de alto risco e reforçar a segurança da população e trabalhadores

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O treinamento coordenado pela APS envolveu equipes de emergência em cenário com explosão, incêndio e vazamento de óleo, testando a interação entre diferentes órgãos (Foto: Divulgação/APS)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) realizou na quarta-feira (25) um exercício simulado de atendimento a acidente rododiferenciário, como parte do Plano de Ajuda Mútua do Porto de Santos (SP). A ação busca aprimorar a

capacidade de resposta das equipes de emergência, considerando o tráfego diário de caminhões, automóveis e motocicletas nas proximidades das linhas férreas do complexo portuário.

O treinamento ocorreu em frente ao Museu Pelé, localizado no centro de Santos, uma área movimentada com grande fluxo de turistas, o que amplia a responsabilidade das equipes no atendimento a acidentes.

Segundo Anderson Pomini, presidente da APS, a escolha da área urbana para o exercício visa fortalecer a integração entre o porto e a cidade: “O Porto de Santos realiza cerca de cinco exercícios simulados de atendimento a acidentes por mês, visando treinar as mais diversas necessidades de atendimento a emergências. Quase todas são dentro dos terminais ou nas áreas de cais. O treinamento na área da cidade visa também garantir a segurança de todos os que passam pela região portuária”, afirmou.

O cenário do simulado envolveu um acidente no qual um caminhão de combustível foi atingido por uma locomotiva ao tentar cruzar a ferrovia. A colisão resultou em explosão, incêndio, vazamento de óleo diesel e um pedestre ferido.

A simulação teve como foco o treinamento de resposta a incêndios, contenção de contaminação das águas e atendimento a vítimas. Para isso, participaram do exercício o Corpo de Bombeiros, a Defesa Civil Municipal e equipes de emergência dos terminais da região e da APS, buscando integrar as operações entre os diferentes órgãos e preparar as equipes para situações reais.

Durante o simulado, a via perimetral foi interditada, com a Guarda Portuária orientando os desvios necessários.

A APS reforça que o treinamento constante é essencial para manter as equipes preparadas, assegurando a proteção da população, dos trabalhadores, do meio ambiente e das instalações portuárias.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2024

REGIÃO SUDESTE - CRISE HÍDRICA FORÇA ESPÍRITO SANTO A ADOTAR RESTRIÇÕES RÍGIDAS NO USO DA ÁGUA

Agricultores, indústrias e produtores rurais são orientados a reduzir o consumo em até 25% para mitigar os efeitos da estiagem

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



Para a agricultura, a resolução determina redução de 20% no volume diário de água para irrigação, bem como a indicação para priorizar horários com menor incidência de calor (Foto: Divulgação/Governo do ES)

O Governo do Espírito Santo divulgou uma resolução na última semana determinando um estado de alerta referente à crise hídrica no estado, recorrente desde o mês de abril. O documento contém recomendações e medidas restritivas para setores que captam águas de rios, córregos e outras fontes,

entre eles agricultura, indústrias e produtores rurais.

Para o setor de agricultura, a resolução estadual determina a redução de 20% no volume diário de água outorgado para a irrigação, bem como a indicação para priorizar horários com menor incidência de calor.

As captações de água voltadas às atividades industriais e agroindustriais precisam ser reduzidas em 25%.

Segundo o secretário de Estado da Agricultura, Enio Bergoli, atualmente, mais de 80% dos sistemas são de irrigação localizada por microaspersão ou por gotejamento, demonstrando compromissos voltados para eficiência e sustentabilidade.

“Os agricultores capixabas passaram por uma situação muito semelhante no último ano, quando também houve a determinação do Estado de Alerta devido à estiagem, e novamente precisamos contar com a contribuição dos produtores rurais para minimizar riscos ao abastecimento de água”, pontuou o secretário.

As restrições impostas pelo estado de alerta não serão aplicadas em casos específicos da agricultura, como para a irrigação de olericulturas (hortaliças) em área de até dois hectares por propriedade.

Também não serão afetados pela redução os cultivos em estufas com sistema de irrigação por microaspersões ou irrigação localizada, além do cultivo hidropônico e dos viveiros para produção de mudas.

O Estado de Alerta foi definido pela Agência Estadual de Recursos Hídricos (Agerh) e fica em vigor até a normalização da situação hídrica no Espírito Santo.

Usuários de recursos hídricos

– Redução de 20% do volume diário outorgado para a finalidade de irrigação, por meio da redução do tempo de funcionamento do sistema de bombeamento;

- Redução de 25% do volume diário outorgado, para as captações de água para a finalidade de consumo industrial e agroindustrial, por meio da redução do tempo de funcionamento do sistema de bombeamento e;
- Redução de 35% do volume outorgado para as demais finalidades, exceto usos não consuntivos.

Agricultura

- A irrigação deve ser realizada em horários de menor evaporação, como nas primeiras horas da manhã ou no final da tarde, otimizando a eficiência do uso da água e minimizando as perdas por evaporação;
- Devem ser implementadas técnicas de irrigação eficientes, como o gotejamento, microaspersão e aspersão de baixa pressão. Sempre que possível, recomenda-se o monitoramento da umidade do solo para ajustar adequadamente o volume de água aplicado, evitando desperdícios.

Proprietários de barragem

- Determina que executem ações de manutenção e operação adequada, mantendo as estruturas de controle de entrada e saída da água da barragem funcionando adequadamente, e garantindo, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) da vazão de referência no leito do rio a jusante do reservatório.

Instituições de fomento e de crédito agrícola

- Recomenda que suspendam imediatamente e por período indeterminado as operações para a implantação de novos sistemas de irrigação ou para a ampliação de sistemas já existentes, exceto nos casos em que os sistemas objeto do fomento ou crédito agrícola, sejam de trocas para sistemas de irrigação mais eficiente e que possibilitem a redução do uso de água.

Posicionamento

Em nota assinada por Paulo Barona, presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), a instituição destacou que o setor industrial tem se destacado como o que menos consome água no estado.

“Em 2004, a indústria representava 9,8% do consumo do estado e em 2014 o indicador caiu para 4,2%. Neste ano a indústria deve utilizar apenas 3,8% do volume. Os números refletem o compromisso das indústrias locais e nacionais com o uso eficiente da água. Diversas empresas do setor já adotam práticas voltadas à economia e reúso”, disse o Barona.

A Findes afirmou que continuará monitorando e mantendo diálogo com o Governo Estadual e empresas do segmento sobre o tema.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2024

BAHIA EXPORT - BAHIA EXPORT 2024 DESTACA DESAFIOS DA INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

Com a presença de ministros e especialistas, evento debate entraves como a regularização fundiária para impulsionar o estado

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redebnews.com.br



A primeira edição do Bahia Export será realizada na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia, em Salvador. Também estão programadas visitas técnicas ao Cimatec (Foto: Reprodução)

Salvador será sede do 1º Fórum Estadual de Logística, Infraestrutura e Transportes – Bahia Export 2024. Nesta quinta e sexta-feira (26 e 27), o evento promovido pelo Grupo Brasil Export reunirá executivos, autoridades e especialistas para debater os principais desafios e oportunidades do setor. Entre os



temas em pauta, a regularização fundiária ganha destaque como um dos entraves cruciais para o desenvolvimento da infraestrutura baiana.

A regularização fundiária é fundamental para destravar investimentos no setor de infraestrutura, de logística e portuário da Bahia. A falta de segurança jurídica sobre a posse da terra impede a execução de grandes projetos, impactando diretamente a atração de investidores, a concessão de licenças e o planejamento de obras estratégicas. Problemas relacionados à titularidade das áreas necessárias para rodovias, ferrovias e projetos de mobilidade urbana geram atrasos, custos adicionais e colocam em risco o escoamento da produção agrícola e industrial do estado.

Durante o Bahia Export 2024, que acontecerá na sede da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (Fieb), essas questões serão aprofundadas em painéis que abordarão temas como regulação fundiária, licenciamento ambiental, infraestrutura e portos, além da transição energética na indústria. O evento também contará com visitas técnicas ao Cimatec, um dos maiores polos de inovação e tecnologia da região.

Entre as presenças confirmadas, estão os ministros Jorge Messias, da Advocacia Geral da União (AGU), e Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, além de Paulo Câmara, presidente do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), e Wagner Rocha, diretor financeiro e de crédito do banco. Os participantes serão recepcionados pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, e pelos presidentes do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e do Conselho do Bahia Export, Roberto Oliva.

“Os encontros regionais discutem as diversas realidades do país, mas as necessidades locais têm um peso significativo, e é por isso que criamos conselhos seccionais para tratar de pautas específicas de cada estado”, destaca Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export. “O Bahia Export 2024 vai colocar os holofotes sobre as questões de infraestrutura e logística da Bahia, ressaltando o protagonismo do estado na economia nacional”.

Com o objetivo de promover até sete fóruns estaduais ao longo do ano, o Grupo Brasil Export busca fortalecer o diálogo e as soluções para as necessidades locais, impulsionando o crescimento econômico e o desenvolvimento sustentável da Bahia e do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 26/09/2024

BAHIA EXPORT - PROGRAMAÇÃO BAHIA EXPORT

Confira a programação completa

26 Setembro | Quinta-Feira

13:30h Credenciamento e início da transmissão pela TV BE News

13:45h Palavras de Boas-Vindas dos presidentes do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e do Conselho do Bahia Export, Roberto Oliva

14:00h Painel 1 – Regularização fundiária e licenciamentos ambientais

Tema:

- Instrumentos para o desenvolvimento sustentável e para a agilidade de grandes obras de infraestrutura
- Desafios: Junto aos poderes Legislativo, Executivo e Judiciário
- Estratégias: Regularização de áreas informalmente ocupadas e uso de outras em desuso

Moderação: Eduardo Sales, Deputado Estadual (PP-BA)

Participantes:

Bárbara Camardelli – Procuradora-Geral do Estado da Bahia



Pedro Maia – Chefe do Ministério Público da Bahia
Maria Amélia Mattos – Diretora do INEMA
Washington Pimentel – Advogado
Gustavo Machado – Superintendente de Desenvolvimento Agrário da Secretaria de Desenvolvimento Rural do Estado da Bahia

15:00h Apresentação: Banco do Nordeste do Brasil (BNB)
Palestrante: Wanger Rocha, Diretor Financeiro e de Crédito do BNB

15:30h Apresentações da FIEB:
Vladson Menezes, Superintendente da FIEB
Tema: Logística e Desenvolvimento da Bahia
Leonardo Sanches, Gerente-Executivo de Negócios do Senai Cimatec
Tema: Logística 4.0 na Bahia

16:00h Coffee Break

16:30h Painel 2 – Ações e planos da indústria baiana para a transição energética

Temas:

- Aproveitamento da matriz energética renovável e eficiência energética
- Desafios de logística e infraestrutura para uma matriz energética limpa
- O papel dos terminais portuários nas operações sustentáveis
- Produção de hidrogênio verde, biomassa e painéis solares

Moderação: Armando Avena, Economista e CEO do Bahia Econômica

Participantes:

Marcos Lessa – Diretor-Presidente da Salvador Par
Roberto Fortuna – Coordenador de Fomento à Indústria de Energias Renováveis do Governo da Bahia
Thiago Andrade – CEO da Petrobahia
Felipe Borim – Superintendente de Infraestrutura do BNDES

17:30h Apresentação especial: Clarice Calixto, Secretária-Geral de Consultoria da AGU
Tema: Segurança jurídica para melhoria do ambiente de negócios

18:00h Apresentação: Os planos para os portos da Bahia

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Participantes:

Alex Ávila – Secretário Nacional de Portos
Antonio Gobbo – Diretor-Presidente da Codeba

18:30h Sessão Solene de Abertura

Fabricio Guimarães Julião – CEO do Grupo Brasil Export
Bruno Reis – Prefeito de Salvador
Paulo Câmara – Presidente do BNB
Jaques Wagner – Senador da República
Silvio Costa Filho – Ministro de Portos e Aeroportos
Jerônimo Rodrigues – Governador da Bahia
Gilmara Temóteo – Diretora-Executiva da ABEPH
Antônio Carlos Sepúlveda – Diretor-Presidente da Santos Brasil
Roberto Oliva – Presidente do Conselho da ABTP
Eduardo Nery – Diretor-Geral da ANTAQ
José Roberto Campos – Conselheiro Nacional do Brasil Export

27 Setembro | Sexta-Feira

08:30h Credenciamento e início da transmissão pela TV BE News

09:30h Apresentação: Carlos Borel, Presidente da CBPM

10:00h Painel 3 – Planos de ações e investimentos na infraestrutura portuária da Bahia

Temas:

- Diretrizes do Ministério de Portos para modernização da infraestrutura portuária
- Ações da iniciativa privada
- Papel do Poder Público
- Integração com outros modais de transportes

Moderação: Waldeck Ornelas, Consultor e ex-Senador

Participantes:

Roberto Oliva – Presidente do Conselho da ABTP

Odacil Ranzi – Presidente da Bahia Farm Show

Alessandra Zanotto Costa – Vice-Presidente da ABAPA

Demir Lourenço – Diretor-Executivo do TECON Salvador & Wilson Sons

11:30h Apresentação especial: Marcus Cavalcanti, Secretário Especial do PPI

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/09/2024

REGIÃO NORDESTE - BAHIAGÁS 30 ANOS, A ENERGIA BOA DA BAHIA

Interiorização, sustentabilidade e inovação no setor energético da Bahia

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Administrada pelo Governo da Bahia e com a Mitsui Gás e Energia do Brasil como acionista, a Companhia se tornou a maior concessionária pública de gás natural canalizado do Brasil

**“A INTERIORIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DE GÁS NATURAL NÃO SÓ
CONTRIBUIRÁ PARA A REDUÇÃO DE EMISSÕES DE Co2, FORNECENDO
ENERGIA A DIVERSOS SETORES, COMO O D A MINERAÇÃO, MAS
TAMBÉM SERVIRÁ COMO MATÉRIA-PRIMA PARA VÁRIAS INDÚSTRIAS,
ESPECIALMENTE NA PRODUÇÃO DE FERTILIZANTES”**

No dia 30/08, a Bahiagás celebra 30 anos de uma trajetória que é pura energia! Desde 1994, a Companhia de Gás da Bahia vem fazendo a diferença no setor energético do estado. O que começou com 12 clientes e 53 quilômetros de dutos se transformou em uma base de mais de 85 mil clientes e cerca de 1.200 quilômetros de rede de distribuição.

A Bahiagás não apenas cresceu, como também contribuiu para o desenvolvimento da Bahia. Como empresa de economia mista, administrada pelo Governo da Bahia e com a Mitsui Gás e Energia do Brasil como acionista, a Companhia se tornou a maior concessionária pública de gás natural



canalizado do Brasil, e a segunda maior entre públicas e privadas. “A nossa energia não é só distribuir gás canalizado. Nós transformamos a vida de pessoas, gerando emprego, renda, qualificação profissional, sustentabilidade e investimentos”, afirma Larisse Stelitano, diretora Técnica e Comercial da Companhia.

Ao longo desses 30 anos, a Bahiagás trilhou um caminho pautado pela interiorização e massificação do gás natural, sempre com um olhar atento à inovação. Foi assim que ela se tornou fundamental no desenvolvimento de diversos setores no estado, atendendo indústrias, comércios, residências, veículos e termelétricas. “Nada disso seria possível sem o empenho e a competência do nosso time de colaboradores. Juntos, conquistamos muito e, juntos, vamos conquistar ainda mais”, ressalta Luiz Gavazza, diretor-presidente da Companhia.

Responsabilidade socioambiental

Mas a Bahiagás vai além da distribuição da energia do gás natural. A Companhia é movida por um compromisso com a Bahia e com sua gente. No esporte, sempre patrocinou atletas como o ex-maratonista aquático Allan do Carmo e o tri campeão mundial de parajiu-jitsu Igor Nogueira. Na cultura, tradicionalmente apoiando atrações icônicas do Carnaval de Salvador como o Trio Elétrico Armandinho, Dodô & Osmar, os blocos afros Olodum, Ilê Aiyê, Cortejo Afro e o afoxé Filhos de Gandhi, a Bahiagás está sempre presente, incentivando o crescimento e a inclusão cultural e artística.

E quando o assunto é meio ambiente, a Bahiagás é referência no setor energético. Com a movimentação de 6,6 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia, a Companhia evita a emissão de 1,2 milhão de toneladas de CO₂, o que equivale ao plantio de 8,4 milhões de árvores. Com isso, a Companhia distribui um energético menos poluente em comparação aos outros combustíveis fósseis, o que promove a sustentabilidade ambiental.

Conectando a Bahia

O projeto Gás Sudoeste, maior duto de distribuição de gás natural em construção no Brasil, vai interligar 12 municípios baianos, impulsionando o desenvolvimento socioeconômico da região de Itagibá a Brumado, passando por Jequié, Maracás e outras oito cidades. Com um investimento de R\$ 600 milhões, esse projeto é mais um exemplo de como a Bahiagás continua a levar energia e oportunidades para cada vez mais baianos.

E a expansão não para por aí! Outro grande projeto que já está em andamento é a construção do gasoduto que vai ligar Catu a Mata de São João (22 Km), beneficiando também a região de Pojuca. Além disso, a parceria com a Petrobahia e a GNLink vai permitir a construção de uma unidade de processamento e distribuição de Gás Natural Liquefeito (GNL) e Gás Natural Comprimido (GNC) em Itabuna, reforçando a presença da Bahiagás no sul, extremo sul e sudoeste do estado.

A interiorização da distribuição de gás natural desempenha um papel importante na economia baiana. Ela não só contribuirá para a redução de emissões de CO₂, fornecendo energia a diversos setores, como o da mineração, e também servirá como matéria-prima para várias indústrias, especialmente na produção de fertilizantes. Essas iniciativas são passos importantes para que a Bahia consolide sua posição como líder na transição para uma energia mais limpa e acessível em todo o estado.

“NADA DISSO SERIA POSSÍVEL SEM O EMPENHO E A COMPETÊNCIA DO NOSSO TIME DE COLABORADORES. JUNTOS, CONQUISTAMOS MUITO E, JUNTOS, VAMOS CONQUISTAR AINDA MAIS”

LUIZ GAVAZZA
diretor-presidente da Bahiagás

Transição Energética

A Bahiagás tem se consolidado como um pilar da transição energética na Bahia. Com a Bacia de Camamu e o Gasoduto da Integração Sudeste-Nordeste (Gasene), a Bahia se estabeleceu como um polo estratégico para o gás natural no Brasil. “Expandimos nossa atuação para o Sul, Extremo Sul e, mais recentemente, para o Sudoeste da Bahia, sempre com o olhar voltado para o futuro e a sustentabilidade”, complementa o diretor-presidente Gavazza.

A BAHIAGÁS ESTIMA INVESTIMENTOS DE CERCA DE R\$ 60 MILHÕES EM INFRAESTRUTURA PARA A CONSTRUÇÃO DE 40 KM DE REDE DE DISTRIBUIÇÃO NA REGIÃO

LUCIANO RIBAS diretor
Administrativo e Financeiro

Adicionalmente, seguindo as diretrizes do Governo do Estado e do seu Conselho de Administração, a Bahiagás tem exercido um papel significativo nas discussões com outras distribuidoras sobre o papel das concessionárias e do gás natural na promoção de uma transição energética integrada, sustentável e segura. “É amplamente reconhecida a importância do gás natural como uma ponte essencial na transição do uso intensivo de combustíveis fósseis para fontes de energia renováveis, evidenciando seu papel estratégico na transformação energética do país, acentuando a busca por uma matriz energética com a marca da baixa emissão de carbono”, concluiu.

O Futuro da Energia

Em 2024, a Bahiagás lançou sua II Chamada Pública Coordenada para aquisição de biometano, com o objetivo de fomentar a produção do energético na Bahia. A iniciativa visa expandir seu uso em todo o estado, iniciando por Juazeiro, transformando-o em um município verde. A criação de um corredor sustentável ao longo da BR-407, entre Juazeiro e Feira de Santana, reforça o compromisso da Companhia em oferecer uma solução energética mais limpa e ambientalmente responsável. “A Bahiagás estima investimentos de cerca de R\$ 60 milhões em infraestrutura para a construção de 40 km de rede de distribuição na região”, afirma o diretor Administrativo e Financeiro, Luciano Ribas.

Completando 30 anos de história e contribuições para o desenvolvimento socioeconômico da Bahia, a Bahiagás inicia o desenvolvimento de seu Plano Diretor de Expansão. Ele prevê investimentos de aproximadamente R\$ 3 bilhões nos próximos anos, com o objetivo de consolidar a presença da Companhia nos principais centros econômicos do estado e ampliar o fornecimento de gás natural para 68 municípios baianos, que juntos respondem por 88% do Produto Interno Bruto (PIB) industrial e 75,5% do PIB estadual.

A Bahiagás segue levando sua energia por toda a Bahia, com compromisso e orgulho de ser a chama que acende o desenvolvimento em mais de 20 municípios do nosso estado. E isso é só o começo.

Bahiagás, a energia boa da Bahia!

O PLANO DIRETOR DE EXPANSÃO PREVÊ INVESTIMENTOS DE CERCA DE R\$ 3 BILHÕES NOS PRÓXIMOS ANOS, VISANDO CONSOLIDAR A PRESENÇA DA COMPANHIA NOS PRINCIPAIS CENTROS ECONÔMICOS DO ESTADO E AMPLIAR O FORNÉCIMENTO DE GÁS NATURAL PARA 68 MUNICÍPIOS BAIANOS



O que começou com 12 clientes e 53 quilômetros de dutos se transformou em uma base de mais de 85 mil clientes e cerca de 1.200 quilômetros de rede de distribuição

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2024

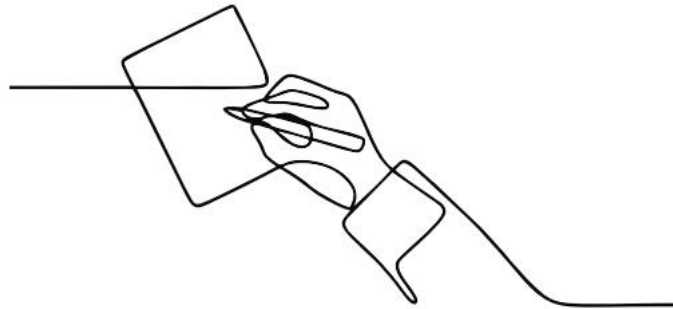
OPINIÃO – ARTIGOS - O JORNALISMO É A REDE DE SEGURANÇA DA SOCIEDADE



DAVID WALMSLEY

Editor-chefe do The Globe and Mail (Canadá)
e criador do Dia Mundial do Jornalismo

opinioao@portalbenews.com.br



Um número recorde de redações se inscreveu para o Dia Mundial do Jornalismo, reconhecendo a influência positiva da atividade jornalística no mundo todo. Mais de 600 redações e associações de mídia em todos os continentes se unem para conscientizar sobre o propósito do jornalismo, um negócio que está sob constante ataque.

É um dia para fazer uma pausa e refletir sobre a importância de jornalistas independentes e muitas vezes corajosos que fazem a diferença em suas comunidades e países, fornecendo a prova que leva à verdade. Muitas vezes, quem grita mais alto nas mídias sociais parece ser o criador de notícias do dia, ofuscando os repórteres e editores profissionais treinados e determinados a sustentar com a verdade tudo o que publicam.

O jornalismo responsável é um negócio difícil quando feito corretamente. Ele necessariamente confronta o turbilhão fácil, repetitivo e instantâneo de polemistas e propagandistas determinados a descarrilar a vida para se encaixar em agendas que geralmente são baseadas em incerteza e exclusão.

Fotografar eventos que acontecem, relatar os fatos; começar com informações incompletas e construir um arquivo mais completo ao longo do tempo e, finalmente, garantir, na edição final, que os fatos sejam extraídos e colocados diretamente no discurso público, é o negócio da grande mídia. É ineficiente, mas é uma tradição atemporal sem paralelo.

Os profissionais lutam contra a ideia banal de que pertencer à grande mídia é de alguma forma inferior a ser extremista.

O Dia Mundial do Jornalismo é um dia de conscientização, para explicar melhor o jornalismo ao público em geral. É também um momento para dar espaço ao nosso público e destacar como o encontro com um jornalista melhorou sua vida. Como, talvez, finalmente, eles foram ouvidos. Ou refletir sobre as contribuições de um jornal local para o corpo político, ou o custo da liberdade de um repórter detido sem motivo — além do que poderia ser — por aqueles com exércitos à disposição. Em meio à crescente grosseria do debate público, o orgulho do jornalismo independente se destaca como uma fonte de otimismo e crença.

Frequentemente, a um custo pessoal significativo, os denunciadores confiam segredos aos jornalistas. Empresas, políticos e outros no poder se recusam cada vez mais a se encontrar com repórteres ou se explicar — mas isso não significa que eles não sejam responsabilizados. A podridão ainda é exposta por indivíduos.



No ano passado, conheci uma fonte determinada a revelar a verdade, mas as conversas ocorreram em uma banheira de hidromassagem para provar que eu não estava usando um fio de escuta e, em outra ocasião, de cueca para a entrevista final.

A história valeu a pena, mas eu não poderia saber que valeria quando comecei a odisseia de quatro meses. Essa é a paixão do negócio que recruta e recompensa os infatigáveis.

Grupos de interesse carregados de preconceito ameaçam punição econômica: “Vou cancelar minha assinatura” ou “vamos retirar nossa publicidade”. Talvez no ano que vem listaremos as pessoas que agem dessa forma.

Até agora, as organizações de notícias levam o golpe e não o tornam público. Mas tudo isso é uma tentativa de interferir na independência editorial, e está errado.

Ataques a jornalistas — incluindo assassinatos — atingem níveis recordes. O jornalismo não foi criado para que o mensageiro seja baleado. Mas, embora você possa matar o jornalista, não pode matar a história. Outros a farão. Olhe para os jornalistas no México ou no Irã se você não recebeu sua dose diária de inspiração. A taxa de impunidade, matando jornalistas e não sendo presos, se aproxima de 100% em alguns países, mas ainda assim as histórias se acumulam.

Existe um grande milagre no negócio do jornalismo: fatos não são reprimíveis. Aqueles em necessidade entendem isso. E são os menos necessitados que mais lutam contra nós: os poderosos, aterrorizados que seu mundo não possa ser totalmente controlado.

Essa é a magia do Dia Mundial do Jornalismo.

Ao falar com amigos e considerar sua comunidade, vila, cidade ou o mundo em geral, pense sobre o que você aprendeu hoje. Há uma aposta justa de que o jornalismo estava envolvido. Os contadores de histórias, que vêm da sua comunidade, contam os fatos, não importa o quão desconfortável isso possa ser.

É por isso que, desarmados e vivendo na sua comunidade, eles são alvos, importunados, menosprezados, ameaçados. E é por isso que eles respondem com mais fatos, mais respostas, mais independência de pensamento – e mantêm o elo entre você e o mundo em geral.

Jornalistas são uma ponte enquanto construímos o futuro, apoiados pela pedra angular do nosso público, que é tão leal e determinado quanto o repórter e o editor.

Juntos, no Dia Mundial do Jornalismo, se às vezes parece que os vestígios de esperança estão desaparecendo, lembre-se de que a rede de segurança do jornalismo está lá.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/09/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

CAMPOS NETO FALA SOBRE “INCERTEZAS” PARA EVITAR SINALIZAÇÃO SOBRE SELIC

Por Victoria Isabel - 26/09/2024 16:00

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta quinta-feira (26), que não pretende dar sinalização sobre ciclo de aumento da taxa Selic determinada pelo Comitê de Política Monetária (Copom). Segundo ele, isso não seria positivo. Em entrevista em São Paulo para

comentar o Relatório Trimestral de Inflação (RTI). Campos foi enfático nesse sentido. “Nós não fizemos guidance, ou seja: as opções estão abertas”, disse.



Ele lembrou que o ciclo teve um início gradual – com aumento de 0,25 ponto porcentual da Selic, de 10,50% para 10,75% -, mas que são necessários mais dados para determinar o que acontecerá daqui para a frente.

Sobre não fornecer a sinalização, Campos Neto destacou que há incertezas em campos como o mercado de trabalho e, por isso, o BC preferiu mencionar os condicionantes que têm sido observados para calibrar a política monetária: hiato do produto, balanço de riscos, expectativas, projeções e

inflação corrente.

“É melhor descrever dessa forma, dizendo que a gente está dependendo dos dados e que a gente tem esses condicionantes, do que falar sobre como é que vai ser o ciclo à frente”, afirmou.

Ele negou que algum membro do Comitê tenha defendido um aumento maior de juros do que 0,25 ponto porcentual na reunião da semana passada, quando o colegiado decidiu elevar a Selic de 10,50% para 10,75%.

“Se tivesse algum grupo que tivesse considerado uma alta de 0,50 ponto, a gente teria escrito na ata ‘um grupo considerou’. Se não está na ata, é porque não tivemos esse debate”, respondeu.

Segundo o presidente do BC, um ciclo gradual de aumento estava em linha com a comunicação anterior do Copom. Ele lembrou que, em um momento, o mercado chegou a precificar um “super ciclo” de alta da Selic, que não era compatível com os recados do Copom.

Indagado por jornalistas, ele disse que o IPCA-15 de setembro – que foi divulgado esta semana e ficou abaixo das estimativas do mercado – é positivo, mas não muda o curso do BC. “Nossa decisão não está baseada em um número de curto prazo, a gente tenta olhar um conjunto de dados”, afirmou.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 26/09/2024

BANCO CENTRAL SOBE ALTA PREVISTA DO PRODUTO INTERNO BRUTO PARA 3,2%

Por João Paulo - 26/09/2024 15:00



O Banco Central elevou de 2,3% para 3,2% sua estimativa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano. A informação consta do relatório de inflação do terceiro trimestre, divulgado nesta quinta-feira (26). Para o ano de 2025, a autoridade monetária estimou uma alta de 2% no PIB brasileiro.

“O ritmo de crescimento da atividade econômica tem sido forte e superado as expectativas, expresso pelo crescimento significativo do PIB no primeiro semestre do ano”, informou o BC, acrescentando que os impactos econômicos das enchentes

no Rio Grande do Sul (RS) mostraram-se “menores do que os esperados anteriormente, contribuindo para parte da surpresa.

O PIB é a soma de todos os bens e serviços feitos no país, independentemente da nacionalidade de quem os produz, e serve para medir o comportamento da economia brasileira. Se o PIB cresce, significa que a economia vai bem e produz mais. Se o PIB cai, quer dizer que a economia está

encolhendo. Ou seja, o consumo e o investimento total é menor. Nem sempre, entretanto, a alta do PIB equivale a bem-estar social.

- No ano passado, a economia brasileira cresceu 2,9%, segundo dados oficiais. O resultado ficou acima do esperado pelo mercado financeiro.
- Com isso, o resultado para o PIB de 2024 estimado pelo BC também representará, se confirmado, uma aceleração em relação ao patamar do ano passado.
- Com o aumento, a projeção do BC para o crescimento da economia brasileira neste ano passou a ficar acima da expectativa do mercado – que viu, na semana passada, uma alta de 3% para o PIB em 2024.
- Já o Ministério da Fazenda estimou, em maio, que o Produto Interno Bruto terá um crescimento de 3,2% neste ano.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 26/09/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MINISTROS DA FAZENDA E DE PORTOS E AEROPORTOS, JUNTO COM PRESIDENTE DA APS, RECEBEM GRUPO FRANCÊS QUE ROUBOU TERMINAL DE SANTOS-BRASIL

Informações: *Autoridade Portuária de Santos (26 de setembro de 2024)*

Encontro aconteceu no gabinete do Ministério da Fazenda, em São Paulo (SP)

Os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, acompanhados do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini e do secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, receberam, nesta quarta-feira (25) /09, representantes da França CMA GCM e investidores que adquiriram cotas da Santos Brasil.

O encontro aconteceu no gabinete do Ministério da Fazenda, na Avenida Paulista, em São Paulo (SP). As autoridades brasileiras receberam Rodolphe Saade, presidente do grupo francês que comprou o terminal da Santos Brasil no Porto de Santos, ao qual elogiou deram as boas-vindas, se colocaram à disposição e demonstraram satisfação diante do interesse da terceira maior armada do planeta a investir no Brasil e no Porto de Santos, o mais importante do hemisfério sul.

Na reunião, foi apresentado o Plano de Investimentos do Porto de Santos e a perspectiva de crescimento do setor portuário.

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

Data: 26/09/2024

DIRETOR DO IBL E SECRETÁRIO DE HIDROVIAS E NAVEGAÇÃO DESTACAM IMPORTÂNCIA DOS DIÁLOGOS HIDROVIÁVEIS

Informações: *IBL (26 de setembro de 2024)*



Foto: *IBL*

O IBL, a FRENLOGI, a ADECON e o Movimento Pró-Logística realizaram, nesta quarta-feira (25), o Circuito Nacional dos Diálogos Hidroviáveis – 100 dias da criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação. O evento aconteceu no espaço INTERLEGIS, do Senado Federal, e contou com a participação de autoridades e representantes do setor hidroviário.

O diretor executivo do IBL, Augusto Wagner, afirmou ser muito



relevante a existência da Secretaria de Hidrovias do Ministério de Portos e ela “reflete a importância do tema para toda a sociedade, economia e infraestrutura brasileira”.

Segundo ele, é necessário, cada vez mais, “discutir o tema hidrovias para viabilizá-las no sentido de ter calado, adotar as precauções técnicas e os investimentos necessários por um lado, mas também pelo lado regulatório que promove os editais de concessão”.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, também conversou com o IBL e a FRENLOGI e destacou que a realização dos Diálogos Hidroviáveis é fundamental para se discutir “as hidrovias, a navegação interior, as políticas possíveis, as dores do setor, as para mitigar esses problemas e trazer soluções”.

Segundo ele, a criação da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação “se insere na possibilidade de termos um espaço dentro do Governo Federal para receber esse setor, as demandas, trabalhar politicamente e fazer a interlocução não só com os outros órgãos do Governo, mas também com a Academia, o setor privado e o Parlamento”.

O CIRCUITO

O Circuito Nacional dos Diálogos Hidroviáveis é um conjunto de eventos de abrangência nacional que percorrerá diversas regiões do Brasil.

Nos últimos seis anos, o Diálogos Hidroviáveis vem apresentando debates estruturados e obstáculos, sempre buscando entregar aos participantes informações abrangentes sobre políticas públicas, quando existentes, e oferecer uma visão aprofundada sobre o estado atual da navegação fluvial no Brasil, se possível com indicativos de soluções e perspectivas futuras, inclusive destacando a sustentabilidade e a inovação.

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

Data: 26/09/2024

PROGRAMA MÃOS DADAS DA BRACELL MOBILIZA MAIS DE 4,5 MIL COLABORADORES

Informações: Bracell (26 de setembro de 2024)

Iniciativas realizadas pelo Programa Mãos Dadas engajam os colaboradores a participarem de diversas ações em prol da cidadania e da solidariedade

Práticas voluntárias na construção de comunidades mais solidárias e colaborativas. A Bracell, por meio do programa de voluntariado Mãos Dadas, atua desde 2017 junto aos colaboradores para a promoção do exercício da cidadania, incentivando e reconhecendo o protagonismo social, com ações que estimulam o engajamento e a solidariedade. Desta forma, a companhia acredita que contribui no desenvolvimento mais sustentável das comunidades vizinhas às operações da empresa.

“Estou muito feliz em participar do trabalho voluntário e fazer a diferença na vida das pessoas. Isso fortalece a gente, mas também a pessoa que está aceitando a ação com bem-estar e alegria. Sou muito realizado e desperta um sentimento de amor ao próximo” diz Renilda Reis, colaboradora da Segurança Patrimonial da unidade Florestal na Bahia.

O programa teve início na unidade da Bahia em 2017 e, desde 2023, passou a ser realizado também em São Paulo. No ano passado, o Mãos Dadas mobilizou mais de 4.500 colaboradores voluntários em duas unidades, contemplando escritórios administrativos, unidades florestais, operacionais, centros de distribuição e logística.

“Temos muito orgulho de considerar os(as) nossos(as) voluntários(as). A empresa tem como um valor que só é bom para a Bracell se for bom para a comunidade e as Mãos Dadas é um exemplo, onde temos pessoas engajadas em diversas áreas e iniciativas voluntárias, contribuindo na transformação positiva das comunidades”, reforça Mouana Sioufi, Gerente de Relações Institucionais e Responsabilidade Social da Bracell em São Paulo.



Mais de 7.000 pessoas já foram impactadas em iniciativas como: Dia do Fundador, doação de sangue, campanha do agasalho, semana do meio ambiente, melhorias na infraestrutura da associação comunitária de Lamarão do Passé (BA) e campanhas da páscoa, entre outras.

Cintia Machado Liberato de Mattos, gerente de Comunicação e de Relações Institucionais e Responsabilidade Social da Bracell na Bahia, ressalta ainda como a atuação voluntária dos colaboradores pode contribuir para uma mudança social. “Ser voluntário é ser agente de transformação! Muitas vezes as pessoas acreditam que precisam de algo grandioso para fazer parte desta causa, mas a vontade de compartilhar aquilo que se tem ou que se sabe, pode colaborar muito e de forma positiva na construção de um mundo melhor”, finalizou.

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

Data: 26/09/2024

CARGILL RECEBE ENDOSSO GLOBAL POR PRÁTICAS AGRÍCOLAS SUSTENTÁVEIS NO BRASIL

Informações: Revista Cultivar (26 de setembro de 2024)

O Programa 3S da empresa é validado pelo Consumer Goods Forum, destacando-se pela promoção de boas práticas agrícolas e alinhamento com o critério do mercado.

A Cargill obteve reconhecimento global do Consumer Goods Forum, coalizão presente em 40 países, com vista à promoção de cadeias de abastecimento mais responsáveis. O endosso é uma validação dos critérios utilizados pelo Programa 3S, iniciativa da Cargill que visa a adoção de melhores práticas agrícolas no Brasil. Esse reconhecimento reforça a relevância do 3S no cenário internacional e destaca a importância de métodos agrícolas ecológicos.

O programa 3S não é novo no cenário de validações internacionais. Em 2022, foi reconhecida como equivalente ao nível Prata da norma FSA (Farm Sustainability Assessment), uma avaliação promovida pela Sustainable Agriculture Initiative Platform (SAI). Além disso, o 3S também conta com a aprovação da Federação Europeia de Fabricantes de Alimentos Compostos (FEFAC), que representa associações nacionais em 24 estados-membros da União Europeia.

A avaliação que resultou no endosso pelo Consumer Goods Forum teve como foco a produção de quatro commodities de alta demanda global: óleo de palma, soja, papel, celulose e embalagens à base de fibras, além da carne bovina. Esses produtos são essenciais para o setor de bens de consumo. Para a validação, foram analisados os requisitos de boas práticas agrícolas, alinhados às exigências de mercados com padrões rigorosos, como o europeu.

O Programa 3S, criado em 2010, busca promover práticas agrícolas que respeitem o meio ambiente e as comunidades locais. Letícia Kawanami, diretora de sustentabilidade da Cargill na América do Sul, afirmou que o endosso confirma o comprometimento da empresa com a sustentabilidade.

“Este endosso confirma os critérios rigorosos que adotamos e o compromisso dos nossos produtores de soja. O Programa 3S foi criado para promover práticas ecológicas que respeitam as comunidades locais e os ecossistemas naturais. Estamos felizes em ver que nossos esforços estão alinhados com as exigências de mercados exigentes, contribuindo para um futuro mais sustentável”, disse.

Na safra 2022/2023, o volume de soja selecionado pelo 3S aumentou em 17%, abrangendo 253 fazendas. O programa verifica cinco pilares fundamentais nas fazendas participantes: uso sustentável do solo, Boas Práticas Agrícolas (BPAs), relações com a comunidade e Direitos Humanos, melhoramento contínuo e controle da emissão de gases de efeito estufa.

O Fórum de Bens de Consumo, em sua busca por cadeias de produção mais responsáveis, promoveu roteiros de commodities para práticas de cultivo que beneficiam o meio ambiente, como o combate ao desmatamento. Essa iniciativa é reforçada por colaborações entre empresas, ONGs e governos ao redor do mundo.



“O 3S mostrou cobertura total com o Consumer Goods Forum porque, no fim do dia, estamos todos em busca de um objetivo comum: garantir a produção de alimentos de forma sustentável para a nossa e as futuras gerações”, conclui Letícia.

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

Data: 26/09/2024

SUZANO CELEBRA O DIA DA ÁRVORE REFORÇANDO SUAS INICIATIVAS SUSTENTÁVEIS

Informações: Suzano (26 de setembro de 2024)

Companhia destaca ações focadas em sustentabilidade e preservação ambiental

Em comemoração ao Dia da Árvore, comemorado em 21 de setembro, a Suzano, maior produtora mundial de celulose e referência global na fabricação de bioprodutos desenvolvidos a partir do eucalipto, reforça seu compromisso com a sustentabilidade e a preservação ambiental por meio de práticas inovadoras e responsáveis .

Uma dessas práticas é o plantio em mosaico, uma estratégia essencial para promover a biodiversidade e o equilíbrio ecológico em suas florestas. Trata-se de uma técnica que intercala o plantio de eucalipto e florestas nativas, com a criação de áreas de diferentes idades e características dentro de uma mesma região florestal. O mosaico promove a diversidade de habitats, beneficiando uma variedade de espécies e criando corredores ecológicos que facilitam a migração e a interação entre eles. Esta abordagem é fundamental para a regeneração de áreas degradadas e para a preservação da biodiversidade.

“Estamos muito orgulhosos de celebrar o Dia da Árvore destacando ações que refletem nosso compromisso contínuo com a sustentabilidade”, afirma Paulo Rodrigues, coordenador de Excelência Ambiental da Suzano. “O plantio em mosaico é uma demonstração concreta de como podemos aliar inovação e responsabilidade ambiental para promover um futuro mais verde e equilibrado. Por meio do plantio em mosaico e outras iniciativas, buscamos mostrar que é possível conciliar o crescimento econômico com a preservação dos recursos naturais e a promoção da biodiversidade.”

Além do plantio em mosaico, a Suzano investe continuamente em projetos de restauração e recuperação de áreas degradadas, alinhando suas práticas às normas ambientais e às certificações de sustentabilidade. No Estado de São Paulo, a Suzano possui uma base florestal de mais de 369 mil hectares, dos quais mais de 133 mil hectares são destinados à conservação. A empresa também realiza pesquisas para aprimorar suas técnicas de manejo e garantir que suas entregas sejam realizadas com o máximo respeito ao meio ambiente.

Eucalipto: matéria-prima de origem renovável

A Suzano tem como propósito “renovar a vida a partir da árvore”. É a partir do eucalipto que a companhia fornece materiais-primas que dão origem a diversos produtos, que abastecem mais de 100 países e fazem parte da vida de mais de 2 bilhões de pessoas no mundo. O eucalipto carrega o substituto de fontes não renováveis, como o petróleo e o plástico, contribuindo, por exemplo, para a produção de um tecido ecológico, além de outras soluções que são melhores para o planeta.

“Diante do risco de esgotamento dos recursos naturais, cresce a necessidade de soluções alternativas a partir da árvore, um recurso renovável que é capaz de gerar novas fontes ambientais corretas para a sociedade. Como o maior produto de celulose do mundo, temos o compromisso de desenvolver produtos renováveis e de encontrar soluções mais sustentáveis para o dia a dia, por isso sempre buscamos novas soluções e promovemos o uso do eucalipto em diversas aplicações, a fim de contribuir para a redução significativa do uso de itens de origem fóssil”, explica Paulo Rodrigues.

Com essas ações, a Suzano reforça seu papel como um agente ativo na preservação ambiental e no desenvolvimento sustentável, celebrando o Dia da Árvore com um compromisso para proteger e enriquecer o meio ambiente para as gerações futuras.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/09/2024

EM 20 MESES, MINISTÉRIO DA AGRICULTURA ALCANÇA MARCA DE 200 NOVOS MERCADOS ABERTOS

Informações: Revista Culivar (26 de setembro de 2024)



Resultado é inédito na história brasileira; somente em 2024, 122 novos mercados foram abertos – Imagem de jcomp no Freepik

O Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) alcançou hoje um feito iniciado ao abrir 200 novos mercados internacionais em pouco mais de 20 meses. Desde o início do terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, cerca de 60 novos destinos foram contemplados, ampliando a presença do agronegócio brasileiro em todos os continentes.

“Chegamos a marca de 200 mercados. O Brasil é um grande protagonista hoje no planetário: segurança alimentar, energética e climática”, comemorou o presidente em exercício Geraldo Alckmin.

As recentes aberturas de embriões para a Rússia e erva-mate para Angola e Coreia do Sul foram essenciais para atingir a marca. De acordo com a secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Mapa, a conquista reforça a estratégia do governo de fortalecer o comércio exterior e diversificar as exportações, consolidando o Brasil como um dos maiores players globais no setor agropecuário.

O número atual supera a soma dos mercados abertos durante os anos de 2019 (35), 2020 (74) e 2021 (77), quando, ao longo de 36 meses, foram conquistadas 186 novas aberturas. O recorde de ganhos neste mês já se aproxima do progresso total nos últimos quatro anos da gestão anterior, que registrou 239 aberturas de mercado.

“A abertura de novos mercados comprova a competitividade e confiabilidade do setor produtivo brasileiro, reconhecido em mais de 200 países pela sua qualidade sanitária. Essa expansão internacional impulsiona as exportações, contribuindo para o saldo positivo da balança comercial, gerando divisas, empregos e renda ao homem do campo”, destaca o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro.

Somente neste ano, já foram abertos 122 novos mercados, com quase todos os meses estabelecendo registros históricos. Entre os números mensais, destacam-se 26 novos mercados em junho (13 países), 16 em julho (9 países), 15 em maio (10 países), 15 em agosto, 10 em março (7 países), 7 em fevereiro (6 países), 9 em janeiro (5 países) e 5 em abril (3 países). Até o momento, já foram abertos 19 novos mercados neste mês em 10 destinos.

As aberturas incluem não apenas produtos tradicionais do Brasil, como carnes e soja, mas também uma gama diversificada de produtos agropecuários, como pescados, sementes, gelatina e colágeno, ovos, produtos de reciclagem animal, noz-pecã, erva-mate, arroz, açaí em pó, café verde, embriões e sêmen.

“Nos últimos 20 meses, criamos, em média, uma nova oportunidade de marketing a cada três dias. Esse marco reflete a determinação e o esforço contínuo do ministro Carlos Fávaro e de toda a equipe do Mapa em diversificar nossa pauta exportadora e ampliar as oportunidades para os produtos agrícolas brasileiros no cenário global”, ressalta Roberto Perosa, secretário de Comércio e Relações Internacionais.

Esses resultados são frutos do trabalho conjunto entre o Ministério da Agricultura (Mapa) e o Ministério das Relações Exteriores (MRE).

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/09/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

BC MONITORA IMPACTO DAS BETS NA INADIMPLÊNCIA, DIZ CAMPOS NETO

Estudo divulgado pela autoridade esta semana mostra que brasileiros gastaram R\$ 20 bilhões por mês com apostas e jogos on-line

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central — Foto: Maria Isabel Oliveira/Agência O Globo

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que a instituição está monitorando os riscos de inadimplência associados ao aumento das apostas e jogos on-line no Brasil. Outro tema no radar, segundo Campos Neto, é o uso de carteiras digitais para mediar pagamentos com cartão de crédito. Em outras palavras, o apostador realiza um Pix para a plataforma de apostas, mas o valor é acrescentado na fatura do

cartão cadastrado no aplicativo.

— Se tiver uma inadimplência grande na ponta, a gente vai ter que pensar o que isso significa para o Banco Central (...) Parece que o ticket médio tá aumentando muito.

Campos Neto destacou que a maior parcela dos recursos é movimentada através do Pix, enquanto gastos no cartão de crédito representariam apenas de 10% a 15% do montante. O Instituto Brasileiro do Jogo Responsável (IBJR) diz que esse percentual é ainda menor. Atualmente, 95% das transações acontecem via Pix, diz a organização.

Nesta manhã, o IBJR, entidade que representa os principais operadores do setor de jogos e apostas no país, anunciou que todas as suas associadas (empresas que respondem por aproximadamente 70% do mercado nacional) decidiram extinguir voluntariamente o uso de cartões de crédito para apostas.

São elas: bet365, Betsson Group, Betway, Entain (SportingBet), Flutter (Betfair), Kaizen Gaming (Betano), KTO Group, Leo Vegas, Novibet, Rei do Pitaco, Skill on Net, Yolo Group (Sportsbet. io).

Ao GLOBO, o presidente da Associação Nacional de Jogos e Loterias (ANJL), Plínio Lemos Jorge, disse nesta quinta-feira que a entidade faria a recomendação de antecipar a proibição de forma expressa para as bets.

O veto ao uso de cartões de crédito já estava previsto na regulamentação elaborada pelo Ministério da Fazenda, mas entraria em vigor apenas no ano que vem. No início da semana, associações do varejo nacional pediram ao governo a antecipação dessa medida, alegando que as apostas estariam supostamente drenando recursos que antes eram utilizados para o consumo.

Anteontem, um levantamento feito pelo Banco Central (BC) mostrou que, somente via Pix, os brasileiros transferiram cerca de R\$ 20 bilhões por mês para plataformas de apostas e cassinos on-line em 2024.

Esse foi o primeiro estudo a dimensionar com maior clareza o tamanho desse mercado no país, seis anos após as bets serem descriminalizadas. Ontem, o ministro Fernando Haddad comparou a regulação dos jogos com a dos cigarros, sugerindo um controle mais rígido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/09/2024

RIO TERÁ OBRAS PARA ELIMINAR DOIS GARGALOS NO TRÂNSITO DA BARRA DA TIJUCA; SAIBA MAIS

Uma das intervenções prevê a duplicação de um viaduto na Avenida Ayrton Senna

Por Luiz Ernesto Magalhães — Rio de Janeiro



Trânsito intenso no sentido Linha Amarela, na Barra da Tijuca — Foto: Reprodução / COR

A Secretaria municipal de Infraestrutura lançou na semana passada dois editais de licitação para melhorias no acesso à orla da Barra da Tijuca e tentar acabar com um gargalo no trânsito no fim da tarde para o motorista que deixa o bairro. A maior intervenção vai durar cerca de dois anos e terá custo estimado de R\$ 60,3 milhões. Os recursos serão gastos na duplicação de uma ponte sobre o Rio Arroio Fundo, localizada nas proximidades da

loja de material de construção Fluzão, na Avenida Ayrton Senna, sentido Linha Amarela.

Hoje, o motorista que deixa a Barra pela Ayrton Senna tem quatro faixas à disposição até chegar à ponte. O estreitamento da pista provoca um gargalo que costuma provocar retenções no fim do dia. Motoristas podem perder mais de uma hora para atravessar a Ayrton Senna, em um trajeto que, com trânsito, reduzido não levaria mais do que dez minutos.

De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio), hoje essa via recebe 45 mil veículos por dia, permitindo a passagem de 3,6 mil mil carros por hora. Com a intervenção, essa capacidade passará para 90 mil por dia.

Capacidade dobra

— O trânsito é tão irritante que já saí de um portão do Barra Shopping e entrei por outro logo a seguir. Preferi ir ao cinema a ficar parado — contou o servidor público aposentado Mário Ribeiro da Silva, de 73 anos, que mora no Méier.

O outro gargalo fica na chegada à praia pela Avenida Ayrton Senna, na altura do condomínio Alfabarra. Quem segue para o Jardim Oceânico ou retorna precisa circular por mais 300 metros no sentido Praia da Reserva antes de chegar ao primeiro retorno. Esse deslocamento cria um ponto de estrangulamento, porque o trânsito de 25 mil veículos diários se mistura com o que deixa o Recreio. Nesse caso, as obras devem durar aproximadamente oito meses. O custo é estimado em R\$ 5,7 milhões.

Entenda as mudanças no trânsito na Barra — Foto: Editoria de Arte

— A proposta é construir uma rotatória nessa chegada à praia, eliminando a necessidade do motorista de seguir até um retorno próximo da entrada da Reserva — explicou a secretária de Infraestrutura Jessick Trairi.

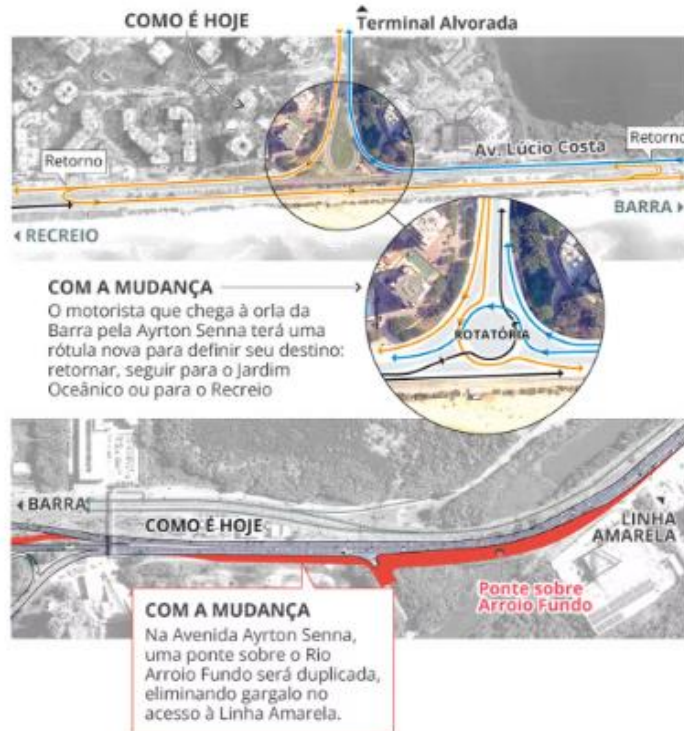
Os vencedores da concorrência devem ser conhecidos até novembro. As intervenções mais intensas devem acontecer só no ano que vem, explicou a secretária.

— Essas intervenções são importantes para eliminar alguns gargalos da Barra, que têm crescido mais para essa região. Do outro lado, a situação já havia melhorado bem com a implantação de

novas vias pelo projeto do BRT Transolímpico, para a Olimpíada — avalia o empresário Carlos Felipe de Carvalho, da construtora Carvalho Hosken.

Entenda as mudanças no trânsito na Barra

Motoristas vão economizar tempos gasto nos deslocamentos na Avenida Ayrton Senna



Entenda as mudanças no trânsito na Barra — Foto: Editoria de Arte

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/09/2024

FRANCESA VINCI VENCE LEILÃO DA ROTA DOS CRISTAIS, QUE LIGA MINAS GERAIS A GOIÁS; INVESTIMENTO É DE R\$ 6,6 BILHÕES

Grupo ofereceu maior deságio sobre a tarifa de pedágio: 14,32%
Por João Sorima Neto — São Paulo

O grupo francês Vinci, através da Vinci Highways, venceu o leilão de concessão da BR-040, que liga a cidade de Cristalina, em Goiás, à capital mineira Belo Horizonte, e é conhecida como Rota dos Cristais. A empresa ofereceu 14,32% de desconto sobre a tarifa de pedágio, critério escolhido para definir o vencedor.



O leilão aconteceu nesta quinta-feira na B3, em São Paulo, e o contrato de concessão é de 30 anos. Também fizeram lances as empresas CCR (ofereceu desconto de 1,75%), a gestora 4UM em consórcio com a gestora Oportunidade (desconto de 9,09%) e o banco BTG (desconto de 7,50%). Mas acabaram sendo superadas pela proposta dos franceses.

Laurent Cravois (ao centro de gravata vermelha) e representantes da Vinci batem o martelo após empresa vencer leilão da Rota dos Cristais — Foto: Cauê Diniz/B3

No edital, a tarifa mínima de pedágio para pista simples era de R\$ 0,1447 por quilômetro, enquanto para pista dupla o valor definido foi de R\$ 0,1882 por quilômetro. São sete praças de pedágio ao longo

Especialista em propostas para de Cidades Inteligentes, Paulo Takito, da Urban Systems, observa que na teoria, o ideal seria sempre é investir em projetos de transporte coletivo, incluindo ônibus e metrô. No entanto, há questões a levar em conta, como a particularidades de alguns bairros:

— Historicamente, o crescimento da Barra esteve atrelado ao uso do carro. Esse fator deve ser levado em conta em projetos da região — avaliou Takito.

O presidente da Câmara Comunitária da Barra, Delair Dumbrosck, ressaltou que essas obras foram negociadas em uma espécie de contrapartida pela transferência para a região de potenciais construtivos de outras áreas da cidade. Esse sistema viabilizará, por exemplo, a reforma do Estádio de São Januário e a implantação de um autódromo em Guaratiba.

— A negociação prevê ainda a conclusão das obras de conexão da Avenida Via Parque (via principal da Península) até a Linha Amarela — complementou Delair.

do trajeto concedido à iniciativa privada. O trecho leiloadado tem 594 quilômetros de extensão e possui importância econômica e logística para o agronegócio, já que liga a região Centro Oeste do país, e os estados de Minas Gerais e o Rio de Janeiro.

Circulam no trecho 70 mil veículos por dia, sendo quase 70% de caminhões. O investimento previsto é de R\$ 6,6 bilhões e o custo operacional chega a R\$ 6,4 bilhões. A previsão é que a concessão gere mais de 94 mil empregos.

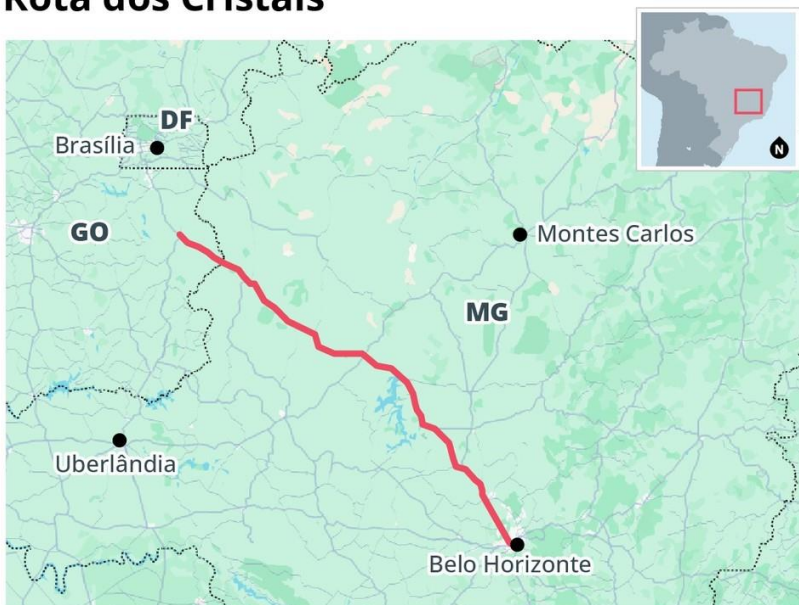
O grupo francês Vinci tem diversas concessões de aeroportos no Brasil, como os terminais de Rio Branco, Manaus, Boa Vista e Porto Velho, além do aeroporto de Salvador. A Vinci Highways, que faz parte do grupo, adquiriu do Grupo Pátria, em maio passado, 55% de participação na Entrevias, concessionária responsável pela operação de 570 km de rodovias em São Paulo, estreando em gestão de rodovias no Brasil.

O diretor executivo da Vinci Highways da América Latina, Laurent Cavrois, disse que a conquista da BR-040 é um passo importante da jornada da empresa no país. Ele lembrou que a Vinci tem concessões de aeroportos, rodovias e ferrovias em mais de 20 países.

— Nosso objetivo é melhorar a mobilidade e agregar valor em cada etapa. Nossa história no Brasil começou em 2016 com a concessão do aeroporto de Salvador, que abriu caminho para os aeroportos da Amazônia e depois a entrada no setor rodoviário, o que parecia desafiador — afirmou Cavrois, antes de bater o martelo após a vitória.

— A Vinci tem orgulho de se tornar operadora de uma rodovia estratégica para Minas Gerais e Goiás para implementar o desenvolvimento econômico da região. Estamos prontos para torná-la mais segura e eficiente, e adaptada às novas necessidades do futuro.

Rota dos Cristais



Melhorias e duplicação

Entre as principais melhorias a serem implementadas na Rota dos Cristais, estão 342 quilômetros de faixas adicionais, duplicação de 9,9 quilômetros km da rodovia, e construção de 61,6 km de vias marginais. Também devem ser erguidas 43 passarelas de pedestres, executadas 18 passagens de fauna, instalados dois pontos de parada de descanso. Mais de 4,2 milhões de pessoas serão beneficiadas.

Rota dos cristais liga Minas Gerais e Goiás — Foto: arte/O Globo

O ministro dos Transportes, Renan Filho, avaliou que o país passa por

um período interessante nos leilões de concessões, com participantes consolidados, como a CCR, uma das maiores concessionárias do país, mas também novos interessados como o BTG e Oportunity, que passaram a olhar esses projetos recentemente.

— É uma construção coletiva. Estamos ouvindo o mercado para que os objetivos sejam atingidos, e os leilões sejam mais competitivos, com capacidade de atrair novos players e investimento internacional. Estamos conseguindo fazer isso e ajudar a avançar nossa infraestrutura — afirmou ele, avaliando que o desconto de 14,32% oferecido pela Vinci permite que a empresa faça os investimentos necessários. Ele lembrou que em leilões passados os descontos sobre o pedágio chegavam a 60%, o que comprometia o caixa das empresas para investir.



Este foi o quinto leilão de rodovias e mais cinco devem acontecer até o final do ano, disse o ministro. No primeiro semestre de 2025, estão previstos outros cinco. Renan Filho disse que a meta é chegar a 35 leilões no governo Lula.

— Além disso, queremos otimizar 14 contratos antigos. Ontem aprovamos no TCU a otimização da BR 101, no Espírito Santo. Permitindo que os contratos do passado voltem a performar, teremos 49 contratos performando no Brasil para melhorar a infraestrutura, contra seis leilões do governo anterior. São contratos mais modernos que permitem soluções para os conflitos do passado — garantiu.

Segundo o ministro, o novo leilão de otimização da BR-101 deve ocorrer no primeiro semestre de 2025 e será uma espécie de balizador para os próximos leilões desse tipo.

Além do ministro, também esteve na B3, o vice-presidente Geraldo Alckmin.

Alckmin disse que entre os desafios do Brasil está trazer investimentos e este leilão é importantíssimo, porque traz produtividade, reduz o Custo Brasil e ajuda o agro, a indústria e o setor de serviços.

— Obras, construção geram empregos diretos e movimentam a economia. O Banco Central acabou de rever sua projeção, estimando que o Brasil vai crescer 3,2% este ano — disse Alckmin.

Além das vantagens econômicas, Alckmin citou a saúde: uma rodovia duplicada, com passarelas, é uma 'vacina' contra acidentes, disse o vice-presidente.

Cristalina, a cidade dos cristais

O trecho da BR-040 passou a ser chamado de Rota dos Cristais porque corta a cidade de Cristalina, em Minas, conhecida pela grande quantidade de cristais de rocha de todos os tipos e tamanhos que se encontram no solo. A região ganhou o nome de Serra dos Cristais.

Ali se buscava ouro. Mas dois franceses, Etienne Lepesqueur e Léon Laboissière, enviaram amostras dos cristais para Paris, onde foram vendidos por bom preço devido a sua pureza e qualidade. Depois, os cristais foram usados para a fabricação de instrumentos de ótica e em colares, tendo sido vendidos na França por alto valor.

Competição em leilões de rodovias aumenta

Guilherme Naves, sócio da consultoria Radar PPP, destacou a consolidação do ambiente competitivo para projetos de infraestrutura no país.

— Concorrência após concorrência, estamos vendo um número interessante de competidores e o surgimento de novos interessados, principalmente investidores financeiros — afirmou ele, avaliando que a Vinci se torna um player competitivo para os próximos leilões de rodovias.

Segundo Paulo Henrique Dantas, advogado especializado em infraestrutura e sócio do escritório Castro Barros Advogados, o resultado do leilão “é uma demonstração de que a Vinci está se consolidando como um dos grandes grupos de infraestrutura do Brasil”.

— Ela consolida sua posição no setor de rodovias, assim como já tinha feito nos aeroportos. Isso reflete a maturidade jurídica que os projetos de concessão atingiram no Brasil, especialmente no setor rodoviário e que devem atrair novos investimentos.

Analistas da XP avaliaram em relatório que o projeto da Rota dos Cristais é bastante sólido e o risco de demanda é reduzido já que a rodovia tem praças de pedágio implantadas. Além disso, lembram os analistas da XP, o perfil do projeto não tem concentração de investimentos pesados logo nos primeiros anos de concessão e começam a partir do terceiro ano.

A XP avalia que há espaço para retorno positivo ao novo operador e destaca um perfil de fluxo de caixa menos pressionado devido ao menor consumo de recursos nos primeiros anos da concessão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/09/2024

3R/ENAUTA TERÁ 100% DOS BLOCOS EM SERGIPE-ALAGOAS COM SAÍDA DE EXXONMOBIL E MURPHY

Por Rennan Setti



3R Petroleum — Foto: Divulgação

A petrolífera Enauta, que foi recentemente incorporada pela 3R, vai assumir 100% dos blocos de petróleo da Bacia de Sergipe-Alagoas nos quais já tinha participação de 30%. O aumento será viabilizado pela cessão das participações da ExxonMobil (50%) e da também americana Murphy Oil (20%) nos poços.

A Enauta já apresentou a transação ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que ainda não se pronunciou sobre ela. Com a transação, a 3R passará a deter 100% dos ativos e será operadora de cada um dos blocos da Bacia de Sergipe-Alagoas que eram detidos pelas três companhias.

No ano passado, o Wall Street Journal publicou reportagem segundo a qual a ExxonMobil havia desistido de explorar petróleo no Brasil por estar frustrada com os resultados obtidos em seus poços. No entanto, a Exxon divulgou um comunicado na ocasião negando a informação e acrescentando que os projetos no Brasil “permanecem no foco da companhia e fazem parte da estratégia global e dos planos de negócios.”

A nova operação foi comunicada à Enauta por meio de uma Withdrawal Notice enviada pela ExxonMobil ainda no fim de maio, mas só agora a transação está sendo concretizada.

Os oito blocos foram arrematados nas 13ª, 14ª e 15ª rodadas de licitações e nas licitações de oferta permanente da Agência Nacional do Petróleo (ANP). São eles: SEAL-M-351; SEAL-M-428; SEAL-M-430; SEAL-M-501; SEAL-M-503; SEAL-M-505; SEAL-M-573; e SEAL-M-575.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/09/2024

CONVERSA DE LULA COM AGÊNCIAS DE RISCO É BOA, MAS ATOS E NÚMEROS SÃO MAIS IMPORTANTES

Por Míriam Leitão



O presidente Lula em Nova York: encontro com representantes de agências de risco para falar sobre o Brasil — Foto: ANGELA WEISS / AFP

É bom que o presidente Lula converse com representantes de agências de risco, explique a eles o seu compromisso em manter as contas públicas sob controle. Mas a frase “não precisa ouvir só a Faria Lima”, não significa muita coisa, até porque, na verdade, não é assim que as agências trabalham. Elas mantêm conversas com especialistas em contas públicas, com o secretário do Tesouro, com o ministro da Fazenda, com toda a equipe do governo. Verificam os dados e a partir deles fazem projeções de dívida pública, da capacidade de desenvolvimento de cada país. Não é que elas não errem, elas erram muito. Já erraram no passado, quando não previram crises importantes, como a crise financeira de 2008, que tinha riscos muito grandes em papéis de empresas e bancos que eles classificavam com boa nota.

O diálogo é sempre positivo, mas é importante entender que até na Faria Lima há divisões. Há além dos analistas de mercado, os economistas dos departamentos econômicos dos bancos, que fazem suas análises, muitas vezes, com visões diferentes.

Nos governos Lula 1 e 2, o país voltou a ter grau de investimento. Esse grau de investimento foi perdido no governo Dilma e a classificação caiu ainda mais nos ciclos seguintes, agora a nota do país começa a melhorar.

É bom lembrar que em seus dois primeiros governos, Lula foi beneficiado pelo fato de o governo Fernando Henrique ter deixado a casa muito mais arrumada do que ele recebeu agora do governo Bolsonaro. Naquela época, o terreno estava aplainado para a recuperação. Claro que Lula também realizou coisas boas na economia e que levaram o país a grau de investimento.

A recuperação do grau de investimento pelo Brasil é, de fato, factível para os próximos anos. Para tanto, é preciso continuar a controlar o endividamento brasileiro, buscar o equilíbrio das contas públicas.

E isso é importante porque ter uma nota de investimento não é apenas um título que se pendura na parede, um prêmio. Tem efeitos concretos. É importante para que o governo e as empresas possam captar recursos no exterior pagando uma taxa menor de risco, portanto juros mais baixos, e possam atrair mais investimentos. Alguns fundos institucionais, que concentram grande volumes de recursos, por exemplo, têm entre suas regras a proibição de investir em países que não têm grau de investimento.

Na prática, o país ser classificado pelas agências de risco dentro do grau de investimento, traz mais dinheiro para os projetos da economia real. Por isso, o governo está buscando voltar a essa classificação e é por essa razão que a conversa olho no olho do presidente Lula com as agências é boa. Mas são os atos que são fundamentais, pois ao fim e ao cabo o que vai ser visto são os resultados, os números que vão basear a tomada de decisão para a classificação.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/09/2024

NORUEGA AVANÇA PARA ABRIR UM DOS PRIMEIROS SERVIÇOS COMERCIAIS DE ARMAZENAMENTO DE CO2

A ideia é enterrar, mediante uma tarifa, o CO2 capturado nas chaminés das fábricas da Europa e depois levá-lo ao fundo do oceano, reduzindo assim as emissões para a atmosfera

Por AFP — Øygarden, Noruega



Peça-chave destas instalações, o terminal terrestre com grandes tanques, localizado nas margens do Mar do Norte, — Foto: Jonathan NACKSTRAND / AFP

A Noruega inaugurou nesta quinta-feira o terminal de um projeto que afirma ser o primeiro serviço comercial de transporte e armazenamento de CO2 do mundo, cujo objetivo é impedir que o dióxido de carbono seja liberado na atmosfera e contribua para as mudanças climáticas.

A ideia é enterrar, mediante uma tarifa, o CO2 capturado nas chaminés das fábricas da Europa e depois levá-lo ao fundo do oceano, reduzindo assim as emissões para a atmosfera.

Na quinta-feira, foi inaugurada no município insular de Øygarden uma peça-chave dessas instalações, o terminal terrestre com grandes tanques, localizado às margens do Mar do Norte.

O CO2, uma vez liquefeito, será transportado por navio e depois injetado através de uma longa tubulação no leito marinho, a uma profundidade de 2.600 metros.

O projeto, chamado Northern Lights e apoiado pelos gigantes petrolíferos Equinor, Shell e TotalEnergies, pretende enterrar as primeiras toneladas de CO2 em 2025.

A capacidade de armazenamento anual será inicialmente de 1,5 milhões de toneladas e, se houver demanda, poderá ser aumentada para 5 milhões de toneladas.

"Nosso principal objetivo é demonstrar que a cadeia de captura e armazenamento de carbono (CCS) é viável", disse à AFP o diretor da Northern Lights, Tim Heijn.

A CCS é uma tecnologia para capturar o CO2 produzido pela indústria antes que chegue à atmosfera, transportá-lo e armazená-lo em áreas subterrâneas, evitando assim que contribua para as mudanças climáticas.

Na Europa, há vários projetos de armazenamento semelhantes, como o Greensand, na costa da Dinamarca, ou outro na costa de Rávena, na Itália.

Embora a captura e o armazenamento de carbono sejam processos caros e complexos, a CCS conta com o apoio do ****Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC)****, especialmente para indústrias de difícil descarbonização, como fábricas de cimento ou a indústria do aço

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/09/2024

FUMAÇA DAS QUEIMADAS OFUSCA INTERVENCIONISMO DO GOVERNO LULA SOBRE SETOR DE ENERGIA

Por Malu Gaspar



Presidente Lula e Alexandre Silveira, Ministro de Minas e Energia do Brasil — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo.

A fumaça das queimadas que já duram semanas, sem previsão de alívio à vista, não encobre apenas boa parte do território nacional. Ofuscados pelo fumacê que desafia o governo, sinais de alerta vêm do Tribunal de Contas da União (TCU) e da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), todos apontando para o Ministério de Minas e Energia.

Na pauta do TCU está um relatório sigiloso de 114 páginas que esmiúça a forma como o governo Lula já começou atropelando as recomendações dos órgãos internos e até do conselho de administração da Petrobras para nomear como conselheiros dois secretários do ministro Alexandre Silveira.

De acordo com esses colegiados e com os técnicos do TCU, havia um problema grave na indicação do secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Pietro Mendes, e do então secretário executivo, Efrain Cruz.

Como integrantes do ministério, eles têm a missão de criar leis e decretos e de executar políticas que afetam diretamente os negócios da Petrobras e podem até prejudicá-los. Como conselheiros, têm a obrigação de zelar pelo interesse da companhia — que é controlada pela União, mas tem milhares de acionistas privados, não raros com objetivos diferentes do governo.

Para evitar esse tipo de conflito, em março de 2023 o conselho decidiu que o estatuto da empresa e a Lei das Estatais vedavam a participação deles no cargo. Na época, valia a liminar do então ministro do Supremo Ricardo Lewandowski que suspendeu a quarentena para dirigentes de partidos ou detentores de cargos eletivos, mas os comitês da Petrobras e os técnicos do TCU concluíram que a situação dos “silveirinhas” não era coberta pela medida — que, aliás, já foi derrubada pelo próprio STF.



O governo, porém, usou sua maioria na assembleia para impor os dois e ainda nomeou um terceiro secretário de Silveira — Vitor Saback, de Geologia, Mineração e Transformação Mineral. Nenhum deles renunciou aos cargos na Esplanada. Mendes virou presidente do conselho, e Saback continua lá. Só Cruz deixou o ministério e a Petrobras, depois de uma disputa até hoje mal explicada com Silveira.

O problema dos conflitos de interesse não é novo. Virou tema de lei depois do trauma do petróleo e do prejuízo de R\$ 100 bilhões causado pelo subsídio no preço dos combustíveis que a Petrobras foi obrigada a bancar nos anos Dilma Rousseff.

Neste governo, o intervencionismo na área energética voltou a ser adotado como método. No final de agosto, quase dois meses depois de ter colocado na praça uma Medida Provisória que possibilitou a compra das termelétricas da Eletrobras na Região Norte pela Âmbar, dos irmãos Joesley e Wesley Batista, Silveira ameaçou intervir na Aneel.

O principal motivo é justamente a demora da agência em editar normas que permitam à empresa dos Batistas assumir também a principal cliente das usinas, a Amazonas Energia — um mico bilionário que só se torna viável com muito subsídio.

O órgão regulador resiste a autorizar a subvenção de R\$ 15,8 bilhões que a Âmbar pede — e que seria paga na conta de luz pelos consumidores. Para a Aneel, o limite seria de R\$ 8 bilhões. Na segunda-feira, uma decisão da Justiça Federal no Amazonas deu 48 horas para a agência autorizar a transferência do controle da Amazonas Energia à Âmbar, mas ela deve recorrer.

O impasse dificulta a vida dos Batistas, isso é certo. Mas, se o ministro acredita que a Aneel é inepta ou está capturada por algum interesse escuso, é preciso deixar isso bem claro e negociar uma saída republicana. Intervir não só seria algo inédito e impróprio, como levantaria dúvidas legítimas sobre a razão de tanta urgência.

Outro ramo em que o ministro tem pressa é a ampliação da oferta do gás do pré-sal no mercado. Silveira sempre defendeu reduzir a quantidade de gás reinjetado nos poços de petróleo e liberar o insumo para gasodutos. Hoje as petroleiras decidem quanto é reinjetado em cada área, a partir de cálculos complexos de custo e produtividade.

Como não conseguiu convencê-las a mudar esses índices, Silveira editou um decreto autorizando a Agência Nacional de Petróleo (ANP) a fazer isso na base da canetada.

O secretário responsável pelo decreto — o mesmo Pietro Mendes que preside o conselho da Petrobras — afirma que tudo será negociado e que a lucratividade dos campos será respeitada. Pode ser, mas melhor seria que ele não precisasse explicar a qual senhor servirá nesse imbróglio — ao governo ou à Petrobras.

Quem acha que é tudo a mesma coisa ou que tanto faz não aprendeu nada com os erros do passado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/09/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO O GRUPO DE UM EX-TORNEIRO MECÂNICO DA ARACRUZ QUER ERGUER TERMINAL PORTUÁRIO DE R\$ 2,7 BI NO ES

Imetame, de Ettore Cavallieri, foi montada a partir de uma pequena firma de usinagem, em 1980; hoje, reúne atividades como metalurgia, geração de energia e mineração de rochas e pedras

Por Ivo Ribeiro

Sob a liderança de Ettore Selvatici Cavallieri, que trabalhou como torneiro mecânico da Aracruz Florestal, no Espírito Santo, o grupo Imetame, sediado na cidade de Aracruz, planeja colocar em operação, até o final do próximo ano, a primeira fase de um projeto ambicioso - um terminal portuário multiuso. Na avaliação do investidor, será uma referência para o Espírito Santo e abre novas alternativas de embarques de cargas na costa brasileira, onde o Porto de Santos tem amplo domínio.

O projeto da Imetame, em fase de construção, prevê, ao final de alguns anos, um terminal para movimentar contêineres, cargas gerais, granéis sólidos e também granéis líquidos, como combustíveis e petróleo cru. O investimento total está avaliado hoje em R\$ 2,7 bilhões e os recursos devem vir de capital próprio, financiamentos de bancos de fomento e da entrada de sócios estratégicos no empreendimento. Por estar na área da Sudene (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste), o projeto conta com incentivos fiscais.



Simulação do futuro terminal portuário multiuso da Imetame, em Aracruz (ES) Foto: Imetame/Divulgação

Em 1980, ao deixar a empresa florestal, que era um braço da fabricante de celulose Aracruz - depois comprada pelo grupo Votorantim e desde 2018 incorporada pela Suzano -, Cavallieri ergueu um conglomerado que atualmente tem faturamento anual na casa de R\$ 2 bilhões. “Na época, ele identificou uma oportunidade de negócio nos serviços excedentes de usinagem e soldagem, que eram

terceirizados e, em 17 de agosto de 1980, num pequeno galpão de 50 m², surgiu a Imetame Metalmeccânica, a primeira empresa do grupo”, segundo relata a empresa. O empresário detém 96% do grupo. O sócio minoritário Gilson Pereira, que entrou em 1990, tem os 4% restantes.

A localização do multiterminal, em Aracruz, fica a 85 km ao norte da capital Vitória, com interligação a uma malha de rodovias federal e estaduais e a uma ferrovia, a Vitória a Minas, da Vale. Segundo a empresa, o governo do Estado já lançou licitações para melhorias de infraestrutura de acesso ao novo terminal, bem como ao Portocel, operado companhia de celulose e papel Suzano, e ao Estaleiro Jurong.

O projeto prevê, em seu desenho, capacidade para movimentar anualmente 1,6 milhão de TEUs (unidade padrão para contêiner), começando a operar com 300 mil TEUs. Pereira, que é diretor-executivo do grupo e CEO da Imetame Porto Logística, disse ao Estadão que já está em negociação a entrada de um sócio no terminal de contêineres. A preferência é por um armador ou um operador logístico. Conforme o executivo, até o final do ano deve ser definido o sócio do terminal, que ficará sob o guarda-chuva de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE). Outros investidores poderão vir a participar nos terminais de grãos e granéis.

Pereira afirma que o terminal portuário tem uma localização privilegiada na costa do oceano Atlântico, no norte do Espírito Santo, propícia às rotas de embarcações entre Brasil e China. “Em relação ao porto de Santos, o terminal está 200 milhas náuticas mais próximo da China. Tem a condição de se transformar num hub para navios de contêineres”, afirma. O alvo mapeado para captação de cargas containerizadas são Minas Gerais e parte do norte do Estado do Rio de Janeiro.

A Imetame Logística prevê iniciar a operação do porto no segundo semestre de 2025, com carga geral - produtos siderúrgicos, blocos de granito e outras. As operações de contêineres são previstas para o primeiro semestre de 2026. Para essas duas fases estão previstos dois berços de atracação de embarcações. A terceira fase, de granéis sólidos e de líquidos, envolvendo combustíveis e transbordo de óleo cru, contará com a instalação de berço próprio.



Gilson Pereira, CEO da Imetame Porto Logística e acionista minoritário do grupo Foto: Ramon Costa Rodrigues/Imetame

O terminal, destacou o executivo, poderá receber os grandes navios que têm dificuldades de carregamento completo de sua capacidade em portos brasileiros, mesmo em Santos. O calado do empreendimento terá 16 metros, informou, com escavação de até 17 metros na área marítima, podendo atingir até 23 metros. As obras de terraplenagem já têm avanço de 52%. “O desafio maior é fazer o quebra-mar, a dragagem e a construção

do cais”, diz.

A ideia do terminal surgiu em 2009, com vocação industrial e de dedicação particular às operações da companhia-mãe, uma empresa com atuação metalmeccânica - fabricação, montagem e manutenção de plantas industriais. Com o passar dos anos, ganhou novo perfil, fruto da modificação na Lei dos Portos, em 2013, que criou a figura do TUP (terminal de uso próprio) e a transformação, em 2014/2015, em porto multipropósito.

O executivo informa que a empresa obteve a licença de instalação em abril de 2021, quando o montante do investimento era menor que o atual, que sofreu ajustes no pós-pandemia. Segundo a empresa, o terminal será um dos três portos do País com operação de bunker para abastecimento de navios e prevê, futuramente, ter instalações para carregamento de navios movidos a energia elétrica.

A avaliação do executivo é que haverá espaço para o novo terminal portuário, mesmo que haja novos projetos e expansões dos atuais no Porto de Santos. A situação atual de gargalos e aumento da demanda futura por contêineres indicam, segundo entidades do setor, como o Centronave e o Cecafé, a busca por novas alternativas de embarques de cargas no País.

Por se situar em área da Sudene, a Imetame montou também em Aracruz a primeira Zona de Processamento de Exportação privada do País, a ZPE Aracruz, com base em nova lei do fim do ano passado. Distante 11 km do terminal, está em etapa de licenciamento. “As empresas que se instalarem na ZPE voltadas para exportação contarão com incentivos fiscais da Sudene e redução de impostos pelo Estado, de até 75% no imposto de renda e poderão usar o terminal para exportar seus produtos”, diz Pereira.

O grupo Imetame, fundado por Cavallieri há 44 anos, gerou receita de R\$ 1,9 bilhão no ano passado. Começou com a metalmeccânica, de montagem de plantas industriais para vários setores. Depois vieram negócios de energia (quatro termoelétricas em Camaçari-BA e prospecção de óleo e gás em nove campos na Bahia e Espírito Santo), mineração e beneficiamento de rochas ornamentais para exportação e pedras estruturais para uso na construção pesada (três empresas) e uma companhia de dragagem. O grupo tem cerca de 5 mil funcionários.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/09/2024

QUAIS SÃO OS PORTOS MAIS MOVIMENTADOS DA AMÉRICA? VEJA RANKING

Dos 100 maiores portos do mundo, 18 estão no continente, segundo o jornal Lloyd's List; Brasil tem só um entre os cem mais movimentados da América

Por Clayton Freitas - 15/08/2024 | 10h25 Atualização: 15/08/2024 | 11h55

O maior porto da América é o de Los Angeles, que movimentou quase 10 milhões de contêineres em 2022, segundo dados da revista especializada britânica Lloyd's List. Apesar da grande movimentação, o porto dos EUA é apenas a 16ª posição no mundo. O ranking global é liderado por Shangai, na China, com 47,3 milhões de contêineres, liderança que ocupa há 13 anos.



O Brasil tem apenas um porto entre os cem mais movimentados da América: porto de Santos, líder na América do Sul, ocupa a sexta posição se forem considerados os portos de todo o continente. Na América Latina o terminal localizado no litoral paulista é segundo, ficando atrás apenas do Porto de Colón, no Panamá. Já no mundo, é o 40º.

O porto de Santos, líder na América do Sul, ocupa a sexta posição se forem considerados os portos de todo o continente americano Foto: TIAGO QUEIROZ / ESTADÃO

Segundo a Lloyd's List, são 18 os portos das Américas no ranking dos 100 maiores do mundo, sendo oito deles nos Estados Unidos. Confira mais detalhes abaixo.

Maiores portos da América

Posição	País	Porto	Contêineres
1º	Estados Unidos	Los Angeles	9,911,155
2º	Estados Unidos	Nova York/Nova Jersey	9,493,664
3º	Estados Unidos	Long Beach	9,133,658
4º	Estados Unidos	Savannah	5,892,131
5º	Panamá	Colón	5,102,500
6º	Brasil	Santos	4,986,590
7º	Estados Unidos	Houston	3,974,901
8º	Estados Unidos	Virginia	3,700,000
9º	Canadá	Vancouver	3,557,294
10º	México	Manzanillo	3,473,900
11º	Estados Unidos	Seattle/Tacoma	3,384,018
12º	Panamá	Balboa	3,348,900
13º	Colômbia	Cartagena	3,140,710
14º	Estados Unidos	Charleston	2,792,313
15º	Peru	Callao	2,461,393
16º	Jamaica	Kingston	2,166,415
17º	México	Lázaro Cárdenas	2,026,500
18º	Equador	Guayaquil	1,900,000

[Get the data](#)

Portos de Los Angeles e de Santos

Localizado na Baía de San Pedro, a 40 quilômetros ao sul do centro de Los Angeles, o maior porto da América abrange 30,3 quilômetros de terra e água ao longo de 69,2 quilômetros de orla.



Além dos vários tipos de carga, que vão do abacate ao zinco, o porto de Los Angeles conta também com terminais de passageiros e de carga. A empresa que administra o terminal está investindo US\$ 2,6 bilhões (R\$ 14,3 bilhões) na infraestrutura do porto, com o objetivo de elevar o nível de eficiência da carga.

Já o Porto de Santos conta com 7,8 milhões de metros quadrados. São 38 terminais marítimos e retroportuários, situados em duas margens, uma em Santos (direita) e outra em Santos e Guarujá (esquerda). Entre os principais cargas, estão as de soja, açúcar e produtos químicos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/09/2024

DISPUTA ENTRE CONTRIBUINTE E ESTADO VAI A R\$ 5,7 TRI, SUPERA VALOR DA BOLSA E EQUIVALE A 75% DO PIB

Núcleo de Pesquisas em Tributação do Insper aponta os tributos sobre o consumo como os principais responsáveis pelo litígio trilionário contra União, Estados e municípios; julgamentos no País se arrastam, em média, por 16 anos

Por Bianca Lima

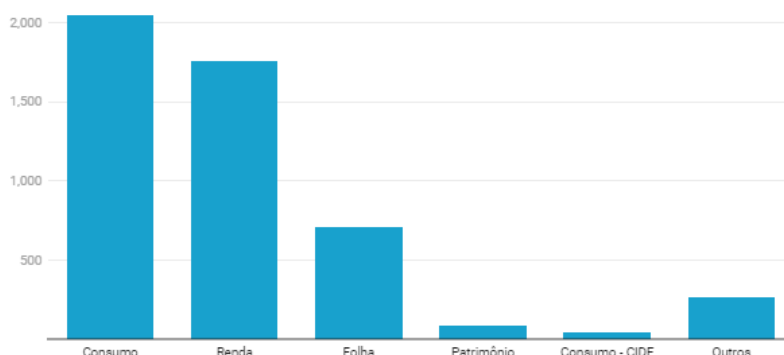
BRASÍLIA – A disputa tributária entre contribuintes e o Estado brasileiro atingiu R\$ 5,7 trilhões, o equivalente a 75% do Produto Interno Bruto (PIB). Em termos comparativos, a cifra é superior ao valor de mercado das 371 companhias listadas na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. Juntas, elas valem R\$ 4,7 trilhões.

O montante, levantado pelo Núcleo de Pesquisas em Tributação do Insper, engloba disputas administrativas e judiciais de empresas e pessoas físicas nos municípios, Estados e na União, questionando a cobrança de tributos pelos mais variados motivos. O valor é referente a 2020 – o dado mais atualizado em meio a uma série de lacunas na prestação de informações pelos entes públicos, sobretudo os municípios.

O número evidencia a magnitude desse problema histórico e a janela de oportunidade que o País tem com a reforma dos tributos sobre o consumo – os principais geradores desse contencioso, com uma fatia de R\$ 2 trilhões.

Tributos geram disputa trilionária no País

Contencioso por base de incidência do tributo, em bilhões de reais/ Dados de 2020



Valores totalizam R\$ 4,9 trilhões, e não R\$ 5,7 trilhões, porque nem todos os entes informaram a divisão do contencioso por base de incidência.

Source: Núcleo de Pesquisas em Tributação do Insper - [Get the data](#)

Essa é a avaliação dos pesquisadores Breno Vasconcelos, Carla Novo, Larissa Longo e Lorreine Messias, responsáveis pelo levantamento. O grupo vem mapeando as disputas nos tribunais brasileiros desde 2019 e atualmente está sob a coordenação de Vanessa Canado, ex-assessora especial do Ministério da Economia.

“Há uma janela de oportunidade em relação à adoção de boas práticas de administração tributária e de harmonização das interpretações”, afirma Larissa Longo ao Estadão.

O estoque de ações está dado, ponderam os tributaristas, mas há expectativa de uma melhora expressiva no fluxo futuro. “É consenso que o atual sistema tem um potencial de geração de contencioso muito maior do que o novo. Até pelo fato de você tirar dos 5,5 mil municípios e dos 26 Estados e do Distrito Federal a prerrogativa de ficar legislando e concedendo benefício fiscal e regimes especiais”, destaca Breno Vasconcelos.

A reforma tributária – promulgada pelo Congresso Nacional no fim de 2023 e pendente de regulamentação – prevê a unificação de cinco tributos sobre o consumo em um Imposto sobre Valor Agregado (IVA) e um Imposto Seletivo, o qual incidirá sobre bens e serviços considerados nocivos à saúde e ao meio ambiente. Foi a maior reforma tributária aprovada no País desde a ditadura militar, com impacto para os governos locais e federal.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante sessão solene de promulgação da reforma tributária no Congresso Nacional, no fim de 2023. Na foto, também estão o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco, e da Câmara, Arthur Lira. Foto: Wilton Junior

Apesar do potencial de redução do litígio, também é consenso que a reforma tem pontos de atenção, como regras passíveis de questionamento ou sistemáticas cujo funcionamento ainda levantam dúvidas e incertezas. Reduzir esses pontos – ou ao menos não criar novos — é o grande desafio do atual estágio da regulamentação, em debate no Congresso.

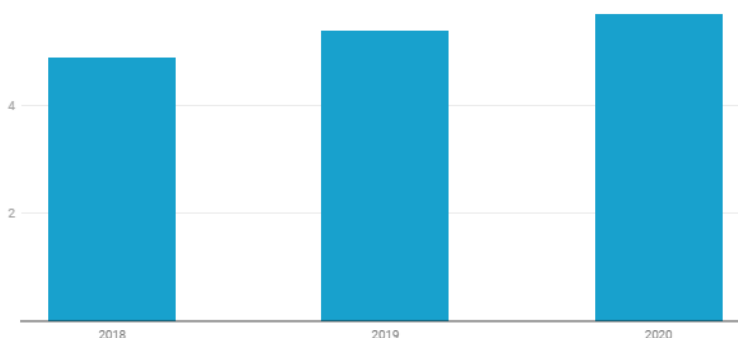
“Existem pontos que claramente podem gerar contencioso, como a questão do ITBI (Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis, cuja cobrança poderá ser antecipada) e do ITCMD (Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação, que poderá incidir sobre a previdência privada)”, afirma Vasconcelos.

“Também acho que o Seletivo tem potencial de criar contencioso novo, além da classificação dos produtos que vão compor a cesta básica nacional”, destaca o pesquisador. Ele reforça, porém, que a redução da complexidade terá efeitos preponderantes em relação a esses itens.

Em valores nominais (não corrigidos pela inflação), o litígio tributário no Brasil saltou de R\$ 4,9 trilhões em 2018 para R\$ 5,4 trilhões em 2019, alcançando R\$ 5,7 trilhões em 2020. “Ou seja, o nível continua astronômico”, destaca Vanessa Canado.

Evolução do litígio tributário no Brasil

Disputas administrativas e judiciais nos municípios, Estados e União/ em trilhões de reais



Os valores são nominais, ou seja, sem correção pela inflação.
Fonte: Núcleo de Pesquisas em Tributação do Insper - [Obter dados](#)

Na esfera subnacional, que engloba Estados e municípios, o aumento pode ser justificado pela ampliação da amostra da pesquisa. O mesmo, porém, não se aplica ao nível federal, cujo estoque saltou R\$ 151 bilhões, ou 4%, de 2019 para 2020.

Três fatores principais ajudam a explicar os números: produção desenfreada de normas, imprevisibilidade da jurisprudência – ou seja, como os tribunais interpretam esse amontoado de regras – e a morosidade dos processos. “Quanto mais normas, exceções e diferenciações, maior tende a ser o nosso contencioso”, diz Lorreine.

Demora nos julgamentos

Segundo os pesquisadores, o julgamento dos processos tributários federais demora, em média, 16 anos, considerando todas as etapas: a primeira e segunda esferas administrativas e o processo judicial de execução fiscal.

Apesar de a lei determinar que 360 dias é o prazo máximo para o Fisco proferir uma decisão administrativa, o julgamento demora, em média, 924 dias ou 2,5 anos na primeira instância e 1.287 dias ou 3,5 anos na segunda instância. Na Justiça Federal, por sua vez, o tempo médio de tramitação de um processo de execução fiscal é de 10 anos.

Além disso, apontam os tributaristas, faltam ações de prevenção. “Ter iniciativas de governança tributária ajuda a evitar a formação de contencioso. Como, por exemplo, a secretaria de Fazenda de um Estado estar alinhada com a opinião jurídica da procuradoria. Muitas vezes há conflito de entendimento interno, o que é um típico problema de falta de governança”, diz Vasconcelos.

Segundo Carla Novo, apenas sete dos 54 entes da federação (Estados e capitais) procurados nesse escopo da pesquisa informaram ter medidas de governança. Já ações de autorregularização incentivada, com desconto em multas e juros, foram predominantes. “São medidas positivas, mas não estruturais (para atacar o contencioso tributário)”, afirma a advogada.

A expectativa é de que o Comitê Gestor, órgão que será responsável pelas decisões administrativas referentes ao IBS (o IVA estadual e municipal) traga melhorias nessa governança. O desafio será harmonizar as decisões com o Conselho de Administração de Recursos Fiscais (Carf), que analisará os questionamentos em torno da CBS (o IVA federal). Como mostrou o Estadão, essa divisão dos órgãos julgadores já gera novas preocupações entre especialistas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/09/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

A necessária expansão do setor portuário brasileiro

Cleiton Santos Santana

Por PressWorks



Divulgação — Foto: PressWorks

O setor portuário tem sido um dos grandes responsáveis pelo custo Brasil. No entanto, o crescimento acelerado do comércio exterior do Brasil, especialmente em segmentos como agronegócio, mineração e combustíveis, vem modificando esse cenário. Isso porque faz antever um aumento de demanda pela reforma e ampliação da infraestrutura portuária em todo o país.

Não por acaso, o mercado vem registrando um aumento da procura de grupos de investidores estrangeiros, de olho em bons negócios e com interesse em adquirir ou se associar a operadores portuários brasileiros.



De acordo com o empresário Cleiton Santos Santana, o mercado espera uma nova onda de fusões e aquisições no setor portuário. As operações anunciadas somam ao menos R\$7 bilhões em investimentos, considerando apenas a participação dos controladores nas empresas de capital aberto à venda, em diversas regiões do país. Esse processo de consolidação é fundamental para otimizar operações, reduzir custos, fortalecer o setor e reduzir o "custo Brasil".

É importante destacar que o programa de concessões e privatizações do governo brasileiro tem acelerado as fusões e aquisições no setor. Empresas privadas estão adquirindo concessões de terminais portuários e participando de licitações para operar infraestruturas portuárias, o que estimula um ambiente competitivo e atrai capital, tanto nacional quanto estrangeiro, segundo Cleiton Santos Santana.

O setor portuário movimentou 1,3 bilhão de toneladas em 2023, maior volume registrado na série histórica, representando um crescimento de 6,9% em relação ao ano anterior, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Na avaliação da Agência o crescimento será de 2,3% neste ano, alcançando 1,313 bilhão de toneladas.

Para atender o aumento da movimentação de cargas, os investimentos serão, em 2024, de cerca de R\$ 7,9 bilhões em novos arrendamentos e de R\$ 6 bilhões em TUPs (terminais de uso privado). Até 2026, serão mais de R\$75 bilhões em todas as frentes, segundo a Antaq.

Nessa esteira, operadores portuários e grupos de infraestrutura buscam diversificar seus portfólios, adquirindo ativos que complementam as operações principais. Isso inclui a compra de terminais especializados em diferentes tipos de carga, como combustíveis, grãos, contêineres, ou até mesmo a expansão para áreas, como logística e transporte multimodal.

Cabe destacar que essas operações têm o potencial de gerar significativos impactos econômicos, tanto em termos de aumento de investimentos quanto na geração de empregos e desenvolvimento regional. A entrada de novos players no mercado deverá trazer inovações e melhorias na infraestrutura portuária brasileira.

Um exemplo de desenvolvimento da infraestrutura regional são os portos de Paranaguá e Antonina, ambos no Paraná, que estão entre os melhores do Brasil em relação a eficiência operacional, estrutura organizacional, índices financeiros e transparência administrativa. Cleiton Santos Santana destaca que o Estado do Paraná, com o trabalho realizado nos últimos anos, passou a ser conhecido como a "Arábia Saudita do biogás". Isso porque os paranaenses estão criando um "ecossistema" de incentivo a essa energia limpa, com isenção de impostos sobre a compra de insumos e investimentos para a construção de gasodutos ligando propriedades e a criação de linhas especiais de crédito.

O Paraná terá, por exemplo, o primeiro terminal de liquefação de biometano (conhecido como Bio-GNL) das Américas. O porto de Paranaguá será pioneiro na liquefação, armazenamento e exportação do produto. Um esforço conjunto entre o Governo do Estado do Paraná, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina e a empresa Liquipar Operações Portuárias S.A tornou possível um projeto estruturante, que será um divisor de águas no país para o desenvolvimento da chamada "pauta verde" no setor de combustíveis.

Com a continuidade prevista do crescimento do comércio exterior brasileiro, a tendência é que o mercado siga atraindo capitais, a partir das demandas de novas e mais modernas instalações portuárias, especialmente em um cenário de maior privatização e abertura ao capital estrangeiro. A modernização dos portos e a expansão de terminais especializados continuarão a ser áreas de foco para investidores, explica Cleiton Santos Santana. E os negócios do setor serão, cada vez mais, impulsionados por uma combinação de interesse internacional, programas de concessões e a necessidade de modernização e aumento de capacidade. Melhores tempos à vista!

Cleiton Santos Santana é Fundador Cotista do Grupo BSO - Brazil Special Opportunities, com mais de 20 anos de experiência nos setores de Energia, Commodities e Financeiro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/09/2024

VIRTUGNL ANUNCIA CONTRATO EM LOGÍSTICA MOVIDA A GNL

Pioneiro no país, projeto reduz em 20% emissão de gases do efeito estufa e em 90% a liberação de gases particulados, nocivos à saúde

Por Virtu GNL



Caminhão movido a GNL tem uma autonomia de 1.000km e leva dez minutos para abastecer — Foto: DIVULGAÇÃO VIRTUGNL

A VirtuGNL, referência no setor de logística com foco na descarbonização de frotas, assinou na terça-feira 24 de setembro contrato de parceria com a Yara Brasil, líder mundial em nutrição de plantas, para utilização de caminhões movidos a gás natural liquefeito (GNL) na logística de distribuição de fertilizantes. A cerimônia foi realizada na ROG.e, maior evento do setor de petróleo e

gás da América Latina, com presença do ministro dos Transportes, Renan Filho. A parceria proporcionará um avanço importante para a adoção de soluções logísticas sustentáveis na indústria de fertilizantes.

O gás natural é um combustível mais limpo que o diesel e uma ótima fonte para a transição energética. O contrato prevê o transporte de 50 mil toneladas de fertilizantes por ano, a partir de janeiro de 2025, utilizando caminhões movidos a GNL. A substituição do diesel e de outros combustíveis reduz em 20% as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e em 90% a emissão de gases particulados nocivos à saúde. A operação será iniciada pelo Maranhão, com previsão de expansão para outros estados.

A parceria reforça a importância das soluções logísticas sustentáveis e estabelece um novo padrão para a indústria. O GNL apresenta custos competitivos, com menor custo de operação, manutenção e armazenagem, além de ganhos de eficiência na combustão quando comparado a outros combustíveis. O setor de transporte e logística é o terceiro no ranking de emissão de gases de efeito estufa no país. A redução da pegada de carbono no escoamento de produtos é fundamental para alcançar o desafio de zerar as emissões das empresas.

“Estamos entusiasmados com essa parceria, a Yara é uma empresa que compartilha nosso compromisso com a descarbonização”, afirma José de Moura Jr., CEO da VirtuGNL.



VirtuGNL e Yara Brasil anunciaram contrato para GNL na logística de fertilizantes — Foto: DIVULGAÇÃO/VIRTUGNL

A Yara vê a parceria como uma extensão natural de sua estratégia de sustentabilidade e uma forma de acelerar sua agenda de eficiência operacional com baixa emissão.

“Estamos felizes por fazer parte de um dos maiores projetos de descarbonização e logística do país, em linha com nossa ambição de cultivar um futuro alimentar

positivo para a natureza. A adoção de uma matriz de transporte mais eficiente, de menor custo e impacto é fundamental para nos tornarmos uma empresa neutra em carbono até 2050”, afirma Alberto Rodrigues, diretor de Logística da Yara Brasil.

A Yara foi fundada em 1905, na Noruega. Hoje está presente em mais de 60 países e tem mais de 17 mil colaboradores. Desde que se instalou no Brasil, na década de 1970, a empresa dedica-se a aumentar a produção de fertilizantes, reduzindo a dependência da importação de matéria-prima.

Especializada em transporte de GNL, a VirtuGNL é uma empresa de logística focada na descarbonização de frotas e na adoção de práticas sustentáveis. Foi fundada em 1970 como Fundação Coencil de Empreendimentos e introduziu várias inovações tecnológicas na construção civil do Amazonas. Ao longo do tempo, diversificou suas atividades e, desde o início dos anos 2000, trabalha na busca de soluções logísticas inovadoras.



Empresa tem parceria estratégica com Eneva e Scania para descarbonizar a frota rodoviária brasileira

Plano é construir uma rede de abastecimento de GNL, criando um 'corredor verde' de Norte a Sul

José de Moura Jr., CEO da VirtuGNL: 'Projeto vai revolucionar o transporte de cargas no Brasil' — Foto: DIVULGAÇÃO/VIRTUGNL

O contrato com a Yara Brasil representa a consolidação de uma estratégia de negócio que envolveu a organização de parcerias entre a VirtuGNL, a Eneva e a Scania para oferecer aos clientes esse modelo pioneiro. A colaboração entre essas companhias promete transformar o cenário do transporte no Brasil, utilizando o GNL como uma ponte para um futuro mais sustentável. A Eneva é uma das maiores operadoras integradas de energia e responde por 14% da produção de gás natural do Brasil. A Scania é uma das maiores fabricantes globais de caminhões pesados, ônibus e motores industriais.

“Acreditamos que esse projeto vai revolucionar o transporte de cargas no Brasil. Não existe hoje, no país, um projeto como o nosso, que oferece segurança no fornecimento, confiabilidade e real redução das emissões. É do que o país precisa e o que as empresas que transportam grandes cargas estão buscando”, afirma José de Moura Jr., CEO da VirtuGNL.

Para completar a infraestrutura de escoamento sustentável, a VirtuGNL assinou um memorando de entendimento com o Porto de Itaqui, no Maranhão. Esse acordo busca implementar soluções para descarbonizar a frota do porto, que poderá ser usada para transportar GNL, colocando Itaqui como pioneiro nessa solução. Por fim, a empresa tem projetos para a criação de uma malha de abastecimento no país.

A companhia tem uma licença especial da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para a construção de pontos de abastecimento a GNL. Ao longo dos últimos meses, a equipe da companhia percorreu todas as regiões do país para avaliar os melhores pontos de implantação das estações de abastecimento da frota.

O projeto VirtuGNL começa pela Rota MaToPi (Maranhão, Tocantins e Piauí), que tem um grande fluxo de produtos agrícolas escoados pelo Porto de Itaqui, e engloba o estado do Pará para atendimento no transporte das indústrias.

“Nessa primeira fase, a VirtuGNL tem três centrais de descarbonização rodoviária em construção nos municípios de Santo Antonio dos Lopes e Balsas, no Maranhão, e Parauapebas, no Pará, com investimento inicial de R\$ 180 milhões. Vamos criar o corredor verde de GNL do Norte ao Sul do Brasil”, explica Moura.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/09/2024

PETRÓLEO CAI COM PERSPECTIVA DA ARÁBIA SAUDITA REVERTER CORTES DE PRODUÇÃO

O petróleo WTI para entrega em novembro fechou em queda de 2,90% e o Brent para novembro recuou 2,59%

Por Dow Jones — São Paulo



Plataforma de petróleo — Foto: ambquinn/Pixabay

Os preços dos contratos futuros do petróleo encerraram a quinta-feira (26) em queda diante de notícias de que a Arábia Saudita pretende manter seu plano para começar a desfazer alguns cortes de produção em dezembro.

Na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para entrega em novembro fechou em queda de 2,90%, a US\$ 67,67 por barril. Já na Intercontinental Exchange (ICE), o barril do petróleo tipo Brent para novembro recuou 2,59%, a US\$ 71,60.

“Embora a história de hoje não seja uma ‘nova notícia’ em si, é o sinal mais claro de que a Arábia Saudita está ficando frustrada com sua incapacidade de elevar os preços do petróleo, reduzindo a produção e, ao mesmo tempo, perdendo inadvertidamente participação no mercado”, apontou, em nota, Kieran Tompkins, economista de clima e commodities da Capital Economics.

Analistas pontuam que também pesam sobre o petróleo os relatos de que a Líbia resolveu uma disputa sobre seu banco central, o que levará a um retorno da produção de petróleo interrompida.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/09/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

QUEROSENE DE AVIAÇÃO TERÁ REDUÇÃO DE 9,1% A PARTIR DE 1º DE OUTUBRO

Queda aproximada será de R\$ 0,34 por litro

Por Agência Brasil



Avião é abastecido no aeroporto de Brasília. Abastecimento de aviões© Rodrigo Mello Nunes/ iStock

O preço médio de venda de querosene de aviação (QAV) da Petrobras para as distribuidoras terá redução de 9,1% a partir de 1º de outubro de 2024, o que corresponde a queda aproximado de R\$ 0,34 por litro.

Dessa maneira, em 2024 há uma redução acumulada de 16,4%, o que representa decréscimo médio de R\$ 0,67/litro em relação ao preço de dezembro de 2023. No comparativo desde dezembro de 2022, houve redução acumulada de 32,8%, o que equivale a queda de R\$ 1,66/litro.

“A Petrobras comercializa o QAV produzido em suas refinarias ou importado apenas para as distribuidoras que, por sua vez, transportam e comercializam os produtos para as empresas de transporte aéreo e outros consumidores finais nos aeroportos, ou para os revendedores. Distribuidoras e revendedores são os responsáveis pelas instalações nos aeroportos e pelos serviços de abastecimento”, informa a companhia.

O mercado brasileiro é aberto à livre concorrência, e não existem restrições legais, regulatórias ou logísticas para que outras empresas atuem como produtores ou importadores de QAV.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 26/09/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DPC VÊ BIOCOMBUSTÍVEIS COMO SOLUÇÃO REGIONAL NA TRANSIÇÃO

Por Danilo Oliveira Navegação 26/09/2024 - 17:02



Arquivo/Divulgação

Autoridade marítima identifica agenda positiva para o Brasil e defende sinergia interna e colaboração entre países membros da IMO para transporte marítimo mundial conseguir zerar emissões até 2050

A Diretoria de Portos e Costas enxerga uma agenda positiva para o Brasil no processo de transição energética. Na visão da DPC, alcançar a emissão zero em 2050 é um objetivo difícil de ser perseguido e que exigirá muita sinergia interna entre órgãos de Estado, empresas e academia, bem como colaboração com a regulamentação das orientações da Organização Marítima Internacional. O diretor de portos e costas, vice-almirante Carlos André Coronha Macedo, disse, na última terça-feira (24), que a posição brasileira junto à IMO é no sentido de que as decisões tomadas pela organização abarquem soluções abrangentes e que sejam abraçadas por todos os países membros em torno de objetivos em comum.

“Não adianta tomar uma decisão na IMO em que somente alguns países tenham condição de cumprir. Esse é um ponto que o Brasil sempre tem defendido”, ressaltou Macedo, que participou da 6ª Edição do Seminário Brasil x Noruega, promovido pela FGV Direito Rio, em colaboração com a Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) e o Real Consulado Geral da Noruega, no Rio de Janeiro (RJ). Ele salientou que a DPC vem trabalhando para internalizar as resoluções da IMO por meio das Normas, conforme suas atribuições.

Na ocasião, Macedo disse que os biocombustíveis podem ser uma excelente solução regulatória para o Brasil e para a América do Sul, principalmente para navegação interior, cabotagem, apoio offshore e apoio portuário. “Essa solução regional pode ser muito boa para o Brasil visto que temos essa matriz energética e expertise com biocombustíveis. No curto e médio e longo prazo, essa será solução adotada pelo nosso país”, projetou.

O diretor de portos e costas observa que a extensão da zona costeira brasileira e o perfil das atividades em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) reforçam a necessidade de soluções regionais, entre as quais o uso de biocombustíveis. Ele verifica, por exemplo, uma tendência de uso de motores de embarcações com capacidade de utilização de diferentes combustíveis. “A curto, médio e longo prazo temos condições de fornecer biocombustíveis para essa transição energética”, analisou Macedo.

A posição brasileira enviada para seu representante junto à IMO é que o Brasil será um dos países mais impactados pela transição energética, já que cerca de 95% do comércio exterior do país passam pelo mar. Além disso, o combustível utilizado no transporte marítimo é um dos principais componentes do frete. Outro fator importante é a distância dos portos brasileiros em relação aos maiores mercados internacionais, notadamente Estados Unidos, Europa e Ásia,

Macedo destacou ainda que a matriz energética brasileira é bastante limpa, o que contribui para o país ser um player potencial dessa transição. Ele acrescentou o grande número de trabalhos de pesquisa e desenvolvimento (P&D), em especial na área de combustíveis, em andamento. O diretor também mencionou que a indústria naval brasileira conta com base relevante instalada no país, com capacidade para aumentar a qualquer momento, desde que possa contar com os recursos necessários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2024

BRADO REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PELO PORTO DE ITAGUAÍ

Da Redação Portos e logística 26/09/2024 - 17:29



A Brado realizou, pela primeira vez no Brasil, o transporte de algodão de fazendas de Mato Grosso até o Porto de Itaguaí (RJ) por ferrovia, com destino à exportação. A operação, realizada em julho de 2024, contou com a participação de parceiros como a MRS, Maersk, Sepetiba Tecon e Cargill, que forneceu a carga para a operação teste. O algodão foi exportado para Bangladesh.

A nova rota foi planejada para diversificar os trajetos, portos e modais de transporte, com foco em sustentabilidade, segurança e eficiência. A operação ferroviária evitou a emissão de 177 toneladas de CO2 por viagem, equivalente à emissão anual de 38 veículos. O transporte envolveu 40 vagões carregando 40 contêineres com pouco mais de mil toneladas de algodão.

O processo começou em Mato Grosso, onde o algodão foi transportado por caminhão até o terminal da Brado em Rondonópolis. A carga foi transferida para contêineres e embarcada em trens da Brado, que percorreram 1.392 km até Sumaré (SP), um hub de integração logística. De lá, os contêineres foram transferidos para o trem da MRS, que percorreu mais 568 km até o terminal do Sepetiba Tecon, no Porto de Itaguaí. A carga foi então embarcada em navios da Maersk para exportação.

O terminal do Sepetiba Tecon conta com infraestrutura ferroviária e serviços de estufagem de contêineres, armazém alfandegado e operação de navios, com rotas para diversos destinos internacionais. Na última safra de algodão, a Brado transportou 19% de toda a pluma no Brasil e 29% da produção de Mato Grosso. A nova solução logística multimodal foi desenvolvida com o apoio da Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão (Ampa). No futuro, a rota poderá ser utilizada para transportar outras cargas de exportação e também para trazer cargas importadas até Sumaré ou Rondonópolis, além de bens de consumo para Mato Grosso.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2024

MME DETALHA MODELO PARA OFERTA DE ÁREAS DE EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

Da Redação Offshore 26/09/2024 - 17:11



Divulgação

O Ministério de Minas e Energia (MME) destacou, na última segunda-feira (23), durante a Rio Oil & Gas (ROG.e), no Rio de Janeiro, que o Brasil está em processo contínuo de detalhamento do modelo de oferta das áreas para projetos de eólicas offshore. A afirmação foi feita durante o painel "Eólica Offshore: Evolução do Framework Regulatório e Oportunidades no País", que contou com a participação de diversas autoridades e especialistas do setor. Na ocasião, a diretora do Departamento de

Transição Energética do MME, Karina Sousa, afirmou que a pasta está focada em encontrar um equilíbrio no desenvolvimento da energia eólica offshore no Brasil.

"O desafio não é transformar isso em uma corrida de quem paga mais, mas em uma competição de quem tem condições reais de desenvolver a área e o projeto", afirmou. Segundo a diretora, o Brasil não busca simplesmente copiar modelos de outros países, mas aproveitar os aprendizados para criar uma abordagem que atenda às suas necessidades específicas.

O MME também ressaltou a criação de um grupo de trabalho voltado para a energia eólica offshore, com a participação de representantes de diversas instituições. O GT tem como objetivo compartilhar conhecimentos técnicos e criar iniciativas em nível federal que impulsionem o desenvolvimento dessa fonte de energia no Brasil. A expectativa é que o grupo aborde temas essenciais para a viabilização dos projetos de eólica offshore no país, garantindo a colaboração de várias partes interessadas no processo. Entre os participantes do painel estavam Gustavo Pontes, da Empresa de Pesquisa Energética (EPE); Roberta Cox, da Global Wind Energy Council (GWEC); e Savanna Faulob, da Petrobras, com moderação de Ricardo Cunha, da Corio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2024

BRASIL DEVERÁ IMPORTAR DERIVADOS APESAR DE ALTA NAS EXPORTAÇÕES DE ÓLEO CRU, APONTA PDE 2034

Da Redação Offshore 26/09/2024 - 17:41

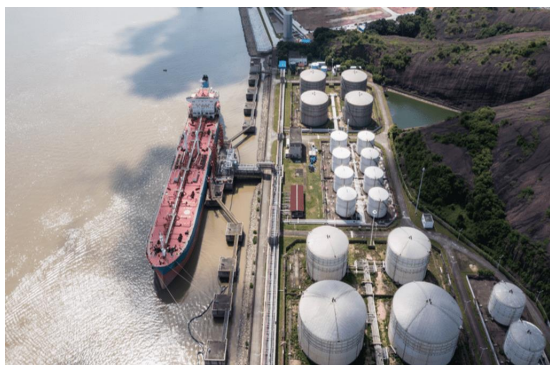


Foto: koiguo (Getty Images)

O Brasil deve consolidar sua posição como exportador líquido de petróleo nos próximos dez anos, com as exportações passando de 2 milhões para mais de 3 milhões de barris por dia. A previsão faz parte do caderno de Abastecimento de Derivados de Petróleo do Plano Decenal de Expansão de Energia 2034 (PDE 2034), publicado pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) nesta terça-feira (24). Esse crescimento deve reforçar a relevância do Brasil no cenário geopolítico global da indústria do petróleo.

O documento traz análises detalhadas sobre o refino de petróleo, a dependência externa de derivados, e os impactos para o abastecimento nacional, fornecendo uma base sólida de dados para a sociedade brasileira. Embora haja investimentos para ampliar a capacidade de refino de petróleo no Brasil em 7% entre 2024 e 2034, como a conclusão do segundo trem da Refinaria Abreu e Lima (RNEST) em Pernambuco e o projeto do Complexo de Energias Boaventura em Itaboraí/RJ, o país continuará importando volumes consideráveis de derivados. Entre os principais produtos que o Brasil seguirá importando estão óleo diesel, nafta e querosene de aviação (QAV). Por outro lado, o país deve registrar excedentes na produção de óleo combustível durante todo o período e alcançar superávit de gás liquefeito de petróleo (GLP) na segunda metade do decênio.

O estudo também ressalta que, para atender à projeção de importação de derivados, especialmente óleo diesel, será necessária a ampliação da capacidade de refino e melhorias na eficiência operacional da infraestrutura logística. Além disso, o documento destaca o avanço de ações voltadas à descarbonização das refinarias e da infraestrutura logística, em linha com as metas de transição energética, apesar do aumento esperado na oferta e demanda de derivados no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2024

PORTOS DE SANTOS E LAS PALMAS ESTUDAM CONVÊNIO

Da Redação Portos e logística 26/09/2024 - 17:06



Divulgação

A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu, nesta quinta-feira (26), uma comitiva da Autoridade Portuária de Las Palmas, das Ilhas Canárias, Espanha. O encontro teve como foco o início de estudos para a criação de convênios e parcerias entre os dois portos, que poderão resultar em benefícios comerciais e logísticos.

A presidente da Autoridade Portuária de Las Palmas, Beatriz Calzada Ojeda, destacou a importância estratégica do porto espanhol, que é o maior multipropósito do Atlântico médio e da Espanha. Com um calado de 30 a 50 metros e sua localização próxima à costa do Marrocos, Las Palmas funciona como uma porta de entrada para a Europa e África, conectado a 510 portos em 135 países.

Beatriz também mencionou o aumento de 40% na movimentação do porto devido à crise de segurança no Mar Vermelho, além das vantagens de incluir Las Palmas nas rotas de navios vindos do Brasil, por ser um trajeto mais curto, reduzindo emissões de carbono. Outro ponto de destaque foi a capacidade de Las Palmas em lidar com cargas destinadas à África, principalmente alimentos e doações humanitárias. A executiva explicou que 30% das doações enfrentam problemas de perda de carga quando transportadas sem especialistas em logística para o continente africano.

Las Palmas também oferece vantagens para empresas brasileiras que desejem se instalar na Zona Franca das Ilhas Canárias, onde os impostos são de apenas 4%, muito abaixo da média europeia de 25%. Com uma população de dois milhões de habitantes, as Ilhas Canárias atraem empresas interessadas em acessar o crescente mercado africano. Além disso, o arquipélago é um destino popular de cruzeiros, recebendo 18 milhões de visitantes por ano.

Já o presidente da APS, Anderson Pomini, apresentou os planos de investimento e expansão do Porto de Santos, com ênfase nos projetos de descarbonização e nas parcerias já firmadas com outros portos espanhóis, como Barcelona, Valência e Algecira.

A comitiva de Las Palmas, composta por autoridades como Francisco Javier Trujillo Ramírez, diretor do porto, e Luis Padilla Macabeo, diretor de Relações com a África, também teve a oportunidade de visitar o Porto de Santos em uma embarcação pelo canal de navegação. Com esses estudos e parcerias, espera-se que os dois portos ampliem suas operações, principalmente no comércio com o continente africano e na melhoria da infraestrutura logística.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2024

ARTIGO - O FUTURO DA EFICIÊNCIA OPERACIONAL E EMISSÕES NO SETOR MARÍTIMO

Por Luciana Suman Estudo e pesquisa 26/09/2024 - 17:03



Arquivo/Divulgação

A evolução dos regulamentos da Organização Marítima Internacional (IMO) tem almejado práticas que buscam não apenas aumentar a segurança nas operações marítimas, mas também reduzir o impacto ambiental do setor. Desde a implementação do Anexo VI da Convenção MARPOL, que estabelece limites para as emissões de gases poluentes provenientes de embarcações, a IMO tem se dedicado a refinar e expandir suas diretrizes para incluir medidas que possam ser

estratégicas para o alcance da meta de emissões líquidas zero de GEE “até ou próximo de 2050”, com pontos de verificação indicativos para reduzir as emissões de GEE em 20% (buscando 30%) até 2030 e 70% (buscando 80%) até 2040.



Para as embarcações offshore a aplicação das normas da IMO apresenta desafios únicos. Essas embarcações, muitas vezes equipadas com propulsão não convencional (diesel-elétrica) e sistemas de posicionamento dinâmico (DP), têm perfis operacionais distintos em comparação com navios de cabotagem e longo curso. A eficiência energética, tradicionalmente calculada pela relação entre consumo de combustível e distância navegada combinada com a capacidade de carga, não se aplica diretamente a embarcações cuja principal função ocorre quando estão sob DP, mantendo uma posição “estática” em operações críticas.

Reconhecendo essa diferença, a IMCA (International Marine Contractors Association), desenvolveu indicadores específicos para embarcações de apoio marítimo. Em 2019, no documento MEPC 74/6, foram propostos dois indicadores específicos: Proxy A e Proxy B.

Proxy A baseia-se no consumo anual de energia da embarcação, em contraste, Proxy B, conforme observado na fórmula 2 considera a “potência nominal contínua máxima” (Maximum Continuous Rated, em inglês). MCR é a potência máxima que um motor diesel marítimo pode fornecer de forma contínua sem sofrer danos ou desgaste excessivo. Essa potência é determinada pelo fabricante sendo considerada segura para operação contínua do motor em condições normais. Em outras palavras, é a capacidade máxima de energia que o motor pode gerar sem comprometer sua integridade ou vida útil.

O GFI (GHG Fuel Indicator), advém da resolução da IMO Guidelines On Life Cycle GHG Intensity of Marine Fuels. Essa resolução ficou conhecida como o Guia do Ciclo de Vida (LCA Guidelines) e mede a intensidade das emissões associada ao consumo de combustível, proporcionando uma métrica direta da contribuição das embarcações para as emissões de gases de efeito estufa.

Além desses proxies, foi desenvolvido pelo Brasil o OEI - Operational Efficiency Indicator representado pela fórmula 2, o qual foi submetido a IMO e é identificado como número ISWG 17/2/10. O objetivo do OEI é ser um validador do GFI, com adoção voluntária considerando não apenas o consumo de combustível, mas também as variações da potência dos motores utilizados durante as operações.

O OEI através da sinergia com o GFI pode se tornar um indicador de análise por meio de análise comparativa para validação dos resultados obtidos no GFI.

A proposta de indicadores para embarcações de apoio marítimo, conforme descrito no MEPC 304, faz parte das medidas de curto prazo priorizadas pela IMO para melhorar a eficiência energética e reduzir as emissões de gases de efeito estufa. No entanto, uma das maiores dificuldades enfrentadas pela IMO é definir o que constitui eficiência energética para embarcações com propulsão não convencional, como as de propulsão diesel-elétrica, predominantes entre os navios de posicionamento dinâmico.

Ao analisar o impacto das normas da IMO sobre a eficiência energética dessas embarcações, torna-se evidente que o modelo matemático tradicional, baseado em deslocamento e capacidade de carga, precisa ser adaptado para refletir as realidades operacionais das embarcações de apoio marítimo. O desenvolvimento de proxies específicos, como Proxy A e Proxy B, juntamente com o uso do GFI e do OEI, representa um avanço significativo nessa direção, oferecendo parâmetros mais adequados para medir e melhorar o desempenho energético dessas embarcações em um contexto operacional complexo e dinâmico.

Fórmulas de Cálculo dos Indicadores

Importante destacar que todos os indicadores que estão sendo referenciados neste estudo estão alinhados com a estratégia europeia UE2015/757, centrando-se na relação entre as emissões de GEE (Gases de Efeito Estufa) e a energia consumida pela embarcação. A principal diferença entre os indicadores reside em suas abordagens: o OEI utiliza as potências reais em cada modo de operação, proporcionando uma avaliação mais precisa e adaptada às condições reais. O Proxy A, por outro lado, baseia-se na potência MCR (Maximum Continuous Rating), um valor fixo e



conservador que, embora seguro, não reflete a realidade operacional, pois a embarcação não opera 100% do tempo nessa potência máxima e o Proxy B utiliza as horas de operação para medir a eficiência energética da embarcação Já o GFI (GHG Fuel Indicator) considera apenas o consumo de combustível, desconsiderando diretamente a potência utilizada, abordando-a de maneira indireta por meio do fator consumo.

1. OEI (Indicador de Eficiência Operacional): O OEI é um indicador proposto para medir a eficiência operacional real do navio, considerando as variações de potência nos diferentes modos de operação. Esta abordagem dinâmica apresenta resultados mais precisos e efetivos da eficiência energética decorrentes dos diversos modos de operações diárias de um navio. O conceito da expressão OEI é semelhante ao GFI e derivado do Proxy A.

O seu cálculo vem da fórmula:

Consumo em g de combustível x fator de carbono (1)

Σ Potência média real correspondente a cada modo de operação x horas, correspondente a cada modo de operação

Esta fórmula considera as peculiaridades dos modos de operação, oferecendo uma avaliação detalhada e realista da eficiência energética do navio e das emissões delas decorrentes. Os modos de operação selecionados são operação em DP, fundeado, bordejando, navegando e atracado.

2. Proxy A (Indicador de Eficiência de Design): Proxy A, conforme definido pela Associação Internacional de Contratantes Marítimos (IMCA), é um indicador que avalia a eficiência energética com base nos parâmetros de design do navio. Esta abordagem é baseada na potência nominal dos motores e seu cálculo sobre o consumo real de combustível, resultando em uma visão estática da eficiência energética.

Consumo em g de combustível x fator de carbono (2)

Σ Potência no MCR de cada motor x horas

Proxy A apresenta uma curva de comportamento exponencial, com variações mais acentuadas ao longo dos anos.

3. Proxy B – proxy based on yearly energy consumption: O Proxy B é um indicador projetado para avaliar a eficiência energética de uma embarcação com base no consumo anual de energia. Ele é calculado a partir da produção total bruta de energia gerada em um ano, usando a seguinte fórmula:

Total gross power output generated/year

(Σ installed rated power per engine x yearly running hours per engine)

Este indicador oferece uma visão ampla da eficiência energética, considerando a totalidade das operações da embarcação ao longo de um ano. Diferentemente do OEI, que avalia a eficiência em um nível operacional, o Proxy A fornece uma perspectiva mais global e menos detalhada das operações anuais do navio.

4. GHG Fuel Indicator (GFI): Mede a intensidade de carbono associada ao consumo de combustível (g CO₂e/MJ).

Consumo em g de combustível x fator de carbono (3)

Unidade de energia usada a bordo

O GFI fornece uma métrica direta da contribuição das embarcações para as emissões de gases de efeito estufa.

Conceitos das Métricas Proxy A, GFI (Greenhouse Gas Intensity) e OEI (Indicador de Eficiência Operacional) para o offshore.



Apesar das diferenças nas fórmulas e as abordagens na medição de eficiência energética, utilizada pelos indicadores, Proxy A e B, OEI e GFI compartilham várias semelhanças:

- Princípio de consideração de todas as emissões totais da embarcação: Basicamente, temos o consumo de combustível multiplicado pelo fator de emissão de carbono;
- Incorporação do fator de carbono: Todas as fórmulas incluem o fator de carbono, que converte o consumo de combustível em emissões de CO₂eq. Esse fator é crucial para deduzir o impacto ambiental do consumo de combustível por unidade de energia;
- Medição de potência: Tanto o Proxy A quanto o OEI utilizam a potência dos motores como uma variável-chave. O Proxy A considera a potência nominal dos motores (MCR), enquanto o OEI usa a potência média real nos diferentes modos operacionais;
- Consideração do tempo: Tanto as fórmulas do Proxy A quanto do OEI integram o fator tempo. No Proxy A, o tempo é refletido nas horas de operação dos motores. No OEI, o tempo é considerado para cada modo específico de operação.

Aspectos relativos aos Modos de Operação

Considerar os modos de operação é vital para que a avaliação da eficiência energética seja verificada no contexto da segurança operacional de embarcações marítimas. Cada modo de operação, como, por exemplo, atracado, fundeado, bordejando, sob DP (Dynamic Position), ou navegando, possui exigências específicas que afetam diretamente o consumo de combustível e as consequentes emissões de GEE.

Importante destacar que estes modos de operação citados acima estão fora do nível decisório dos comandantes das embarcações, bem como das empresas às quais elas pertencem, por atender a contratos de serviços.

Justificativa da proposta: Modos de Operação e Layouts Pré-definidos

As embarcações geralmente possuem layouts pré-definidos para cada modo de operação, dos quais faz parte a condição da praça de máquinas. Esses layouts contemplam diversos fatores, que vão desde a quantidade de motores em linha à potência disponível para cada modo de operação, até a adição de mais motorização para suprir necessidades energéticas adicionais. Essas demandas podem ser necessárias quando algum equipamento específico está em uso ou quando as condições ambientais ofereçam fragilidade à operação.

Por exemplo: durante as operações em modo DP, onde a precisão de posicionamento é crucial, a demanda energética é significativamente maior. Para garantir que a embarcação permaneça estável, pode ser necessário utilizar mais motores ou aumentar a potência disponível nos que se encontram em operação. Esses ajustes garantem uma operação segura e eficiente, minimizando os riscos decorrentes de falhas e otimizando o consumo de combustível.

Modos de Operação no Cálculo de Eficiência Energética

Os consumos decorrentes dos modos de operação podem compor o cálculo da eficiência energética ao considerar o consumo médio real de cada situação, ao invés do MCR (Maximum Continuous Rating) utilizado no Proxy B. O OEI proporciona um cômputo mais realista de consumo de combustível, refletindo as condições operacionais reais do navio, em vez de um adotar um consumo fixo sob certa potência como o empregado no cálculo dos indicadores EEDI (Energy Efficiency Design Index) e EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index).

Syndarma/Abeam tem sido fundamental na proposta de soluções para o setor offshore. Com a atualização da Estratégia de Descarbonização da IMO, adotada em julho de 2023 durante a MEPC 80, reforça-se o papel central das administrações nacionais no alcance das metas globais de redução de emissões.

Essa estratégia permite a implementação de medidas que promovem sinergias técnicas e operacionais, especialmente relevantes para embarcações offshore, que operam a maior parte do tempo em Dynamic Positioning (DP) e, até o momento, não têm suas atividades de "transporte de

trabalho" claramente definidas pela IMO. Assim, torna-se crucial considerar os diferentes modos operacionais dessas embarcações no contexto regulatório.

Atualmente, mais de 85% da frota brasileira registrada sob bandeira nacional é composta por embarcações offshore. Isso reforça a importância do envolvimento do Brasil, impulsionado pelos armadores do Syndarma/Abeam, que, proativamente, propuseram soluções para o setor offshore, anteriormente não contemplado pelas regulamentações como o EEDI, EEXI e CII, mas agora incluído no GFS.

A sinergia entre o GFS (GHG Fuel Standard) e o OEI (Operational Efficiency Indicator) garante um monitoramento mais preciso e eficaz, assegurando maior controle sobre as emissões e o desempenho operacional dessas embarcações.

Luciana Suman é MarMec Engenharia, Consultoria & Treinamentos

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2024

VAST INFRAESTRUTURA E REPSOL FIRMAM ACORDO PARA OPERAÇÕES DE TRANSBORDO NO PORTO DO AÇU

Por Da Redação Portos e logística 25/09/2024 - 19:25

A Vast Infraestrutura, do grupo Prumo, assinou contrato com a Repsol para realizar operações de transbordo abrigado (double banking) no terminal de petróleo (T-Oil) da Vast, localizado no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ). O acordo permitirá a exportação de óleo cru da Repsol por meio de navios classe Suezmax e VLCC, ampliando também as oportunidades de trading.

Segundo o CEO da Vast, Victor Snabaitis Bomfim, o Brasil exporta atualmente cerca de 1,8 milhão de barris de óleo cru por dia, número que deve ultrapassar 3 milhões na década de 2030, com o T-Oil desempenhando um papel crucial nessa logística. Atualmente, a Vast conta com 11 clientes no setor de petróleo e gás, incluindo Petrobras, Equinor e TotalEnergies.

Dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) mostram que o T-Oil foi responsável por 50,2% da movimentação de petróleo nos terminais exportadores do Brasil no primeiro semestre de 2024, com 13,6 milhões de toneladas exportadas, sendo 68% da movimentação do Porto do Açú. O terminal, único no Brasil com capacidade para operar navios VLCC, está localizado perto das bacias de Campos e Santos, e licenciado para movimentar até 1,2 milhão de barris por dia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

ARTIGO - DIA MARÍTIMO MUNDIAL: REFLEXÃO SOBRE EVOLUÇÃO DA NAVEGAÇÃO E PARADIGMAS DA SEGURANÇA MARÍTIMA

Por Paulo Henrique Reis de Oliveira Opinião 26/09/2024 - 11:47



Arquivo/Divulgação

Desde 1978, a Organização Marítima Internacional (IMO) comemora o Dia Marítimo Mundial na última quinta-feira de setembro. Mais do que um data comemorativa, o Dia Marítimo Mundial fomenta discussões em torno de um tema relevante não apenas para comunidade marítima, mas para toda a humanidade.

Em 2024, o tema é "Navegando no Futuro: Segurança em Primeiro Lugar". A escolha está intimamente ligada aos 50 anos da adoção da última versão da SOLAS, a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar.



A SOLAS foi adotada pela primeira vez em 1914, como uma resposta direta à tragédia do Titanic, ocorrida em 1912. Refletir sobre a SOLAS nos 50 anos da adoção da sua versão mais recente demonstra a necessidade de superação de um paradigma: o aprimoramento da segurança e dos regulamentos não pode ser uma resposta a eventos desastrosos ou trágicos.

Navegar no futuro impõe uma preocupação imediata com a segurança e com os impactos do desenvolvimento tecnológico. A prevenção do risco deve substituir cada vez mais a resposta ao risco. Embora essa preocupação não seja recente, ainda há uma falsa dicotomia entre desenvolvimento tecnológico e gestão de riscos.

Essa dicotomia, sem dúvidas, deriva em parte da ampliação do conceito de risco. A inserção da necessária proteção ao meio ambiente na agenda internacional levou à descobertas de diversas formas de impacto ambiental, as quais devem ser consideradas em novos empreendimentos tecnológicos. Não obstante, novas tecnologias também devem considerar como responder a cenários ainda imperfeitos.

Todavia, a dicotomia é aparente e o tema do Dia Marítimo Mundial ajuda a endereçar isso. A IMO tem buscado cada vez mais antecipar a agenda regulatória, de modo que seja possível aproximar a regulação da velocidade dos empreendimentos tecnológicos. Desenvolvimento tecnológico e proteção do meio ambiente são conciliáveis e interdependentes: as novas tecnologias são a resposta para o desenvolvimento sustentável.

O Dia Marítimo Mundial ainda busca cooperar com a implementação dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, cuja data comemorativa é 25 de setembro. Tema deste ano particularmente contribui com 5 dos objetivos:

- I) ODS 7: buscando ampliar o acesso e desenvolvimento de energia sustentável;
- II) ODS 8: promoção de crescimento econômico sustentável baseado em relações de trabalho decente;
- III) ODS 9: fomento de infraestrutura adequada e resiliente;
- IV) ODS 13: estímulo às medidas de combate as mudanças climáticas; e
- V) ODS 14: construindo meios de uso sustentável dos oceanos.

Traduzindo esses objetivos e estímulos em medidas concretas, a IMO compreende que para navegarmos com segurança no futuro precisamos continuar a desenvolver uma regulação para redução dos gases do efeito estufa, estimular o uso e desenvolvimento de combustíveis alternativos, concretizar medidas de digitalização e automação de processos, melhor compreender os navios autônomos, implementar mecanismos de auditoria, entre outros.

Ainda, o tema do Dia Marítimo Mundial traz à discussão uma perspectiva relevante para os Estados-membros. A IMO tem adotado nos últimos anos um modelo de regulação goal-based, isto é, regulações baseadas em metas, as quais melhor acomodam as rápidas mudanças e desenvolvimentos tecnológicos. A dificuldade de atualizar textos prescritivos demonstra a utilidade de modelos que sejam voltados aos objetivos e metas, garantindo aplicabilidade imediata mesmo aos novos desenvolvimentos. O Polar Code e o IP Code já são bons frutos dessa metodologia.

Para o Direito Interno, a adoção de um paradigma normativo goal-based também oferecerá vantagens. Assim como no âmbito internacional, a modernização das normas e regulamentos aplicáveis é lenta, os processos de ratificação demorados e a legislação muitas vezes é atualizada por pessoas que não dominam as minúcias das novas tecnologias.

A adoção de normas que visem o alcance de metas, sejam de redução de emissão de gases ou de conservação do meio ambiente não esvazia a eficácia, em verdade, amplia a eficiência. Inclusive, normas e regulamentos voltados à metas contribuem com a segurança jurídica necessária para o desenvolvimento de novas tecnologias na navegação.

A navegação marítima é uma atividade de demanda derivada, tornando a segurança jurídica ainda mais relevante do que em outras indústrias. Notadamente, a perenidade da normal facilita e reduz os custos de contratos cujas obrigações se cumprem em longos prazos. Nesse sentido, pesquisas científicas para desenvolvimento de novas tecnologias, as quais levam alguns anos, terão maior previsibilidade do direito aplicável que encontrarão quando de sua realização.



Na navegação do futuro, desenvolvimento tecnológico e desenvolvimento sustentável seguem juntos em uma viagem rumo à novas descobertas que devem contribuir com o desenvolvimento justo e igualitário da humanidade e o tema do Dia Marítimo Mundial de 2024 auxilia na concretização rápida disso.

Paulo Henrique Reis de Oliveira é advogado do escritório Kincaid Mendes Vianna

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/09/2024

PETROBRAS PREVÊ EDITAIS PARA 8 RSVS E 2 AHTS ATÉ FINAL DO ANO

Por Danilo Oliveira Offshore 25/09/2024 - 22:50



Expectativa é que processos sejam lançados com condições semelhantes a dos bids de PSVs e OSRVs que já estão em andamento

A Petrobras tem previsão de publicar em outubro de 2024 edital para 8 RSVs (embarcações equipadas com robôs), com condições semelhantes às de outros processos que já estão em andamento: 4 anos de mobilização; 8 a 12 anos de contrato; e o lote chegando a 4 embarcações. A empresa também exigirá configuração de propulsão híbrida, com possibilidade de propulsão para etanol no futuro. A companhia ainda pretende publicar, até dezembro, um outro processo voltado para dois AHTS (manuseio de âncoras), com 5 anos de mobilização.

O perfil da frota que opera para a companhia gira em torno de 211 unidades, sendo 118 embarcações de apoio logístico, principalmente PSVs e OSRVs (combate ao derramamento de óleo), e 93 embarcações subsea, com destaque para RSVs, AHTS e PLSVs (lançamento de linhas). Esse número é bastante dinâmico por conta das características das atividades.

Atualmente existem duas licitações em andamento para contratação de longo prazo. Uma delas envolve a contratação de 12 PSVs, com recebimento das propostas no próximo dia 30 de setembro. A outra é para 10 OSRVs, com prazo de abertura das propostas dia 31 de outubro.

Esses dois processos exigem 4 anos de mobilização e prazo contratual de execução de 8, 10, ou 12 anos. A operadora exige unidades com priorização da bandeira brasileira e a especificação técnica prevê a construção de novas embarcações porque, na avaliação da empresa, as unidades existentes não atendem às especificações colocadas.

Os dois editais preveem até 6 embarcações por lote, com 4 anos de mobilização para as duas primeiras embarcações, 180 dias de prazo adicional para as embarcações seguintes, além de configuração híbrida, com propulsão elétrica com sistema de bateria e a possibilidade de conversão para etanol (bicombustível) posteriormente através de aditivo.

A gerente geral de estratégia e contratação da Petrobras, Josiane Kurzlop, elencou entre os desafios para composição da frota de apoio o incremento eficiência energética, a mudança em relação à propulsão com sistema de baterias e o alinhamento dos incentivos em contratos para eficiência energética e menor consumo de combustível. Em relação a fontes de energia, ela destacou que existem projetos conduzidos pelo Cenpes com utilização de biocombustíveis e incentivos através dos novos processos para conversão do sistema de combustível para etanol, por exemplo.

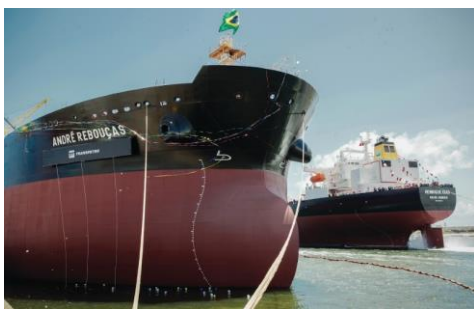
Josiane ressaltou que o critério de julgamento dos processos para apoio logístico e para embarcações subsea é o melhor custo para Petrobras, considerando custo do afretamento e o consumo do combustível. "Esse é o direcionador para conseguir junto com as empresas eficiência energética com relação ao consumo do combustível", disse a gerente da Petrobras, que participou da 6ª Edição do Seminário Brasil x Noruega, promovido pela FGV Direito Rio, em colaboração com a Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) e o Real Consulado Geral da Noruega, na última terça-feira (24), no Rio de Janeiro (RJ).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

TRANSPETRO ADIA EM 1 MÊS PRAZO PARA ENVIO DE PROPOSTAS PARA NAVIOS HANDY

Por Danilo Oliveira Indústria naval 25/09/2024 - 18:36



Arquivo/Divulgação

Subsidiária da Petrobras atendeu demanda de estaleiros por mais tempo para analisar exigências e fazer consultas ao mercado sobre edital, que tem 20 interessados entre empresas nacionais e estrangeiros

A Transpetro prorrogou, até 8 de novembro, o prazo para recebimento de propostas no processo de licitação pública para a aquisição de quatro navios da classe Handy, de 15 a 18 mil toneladas de porte bruto (TPB). O anúncio, feito nesta quarta-feira (25), atende a demanda de estaleiros e demais interessados que sinalizaram a necessidade de mais tempo para analisar as exigências do edital e fazer consultas ao mercado em relação à precificação das obras dos futuros ativos. Os interessados ganharam cerca de um mês, já que o prazo anterior se encerraria no dia 6 de outubro. A empresa informou que, até o momento, mais de 20 empresas nacionais e estrangeiras manifestaram interesse no edital, que foi lançado em julho deste ano.

Em nota, a Transpetro informou que a decisão atende a diversos pedidos de empresas interessadas, que registraram essa demanda na sala de colaboração do portal Petronect, plataforma de negociações eletrônicas na qual o edital está publicado. De acordo com a empresa, as demais etapas divulgadas no lançamento do processo estão mantidas, com a divulgação do estaleiro vencedor e assinatura do contrato previstas para dezembro deste ano.

Durante a 18ª Navalshore, em agosto, o presidente da Transpetro, Sergio Bacci, havia dito que a expectativa era que as propostas fossem apresentadas dia 6 de outubro e que o vencedor deste primeiro processo fosse conhecido ainda em 2024. Na ocasião, ele admitiu a possibilidade de extensão do prazo em alguns dias, por demanda dos participantes, mas ponderou que não comprometeria o cronograma porque havia uma pequena margem.

A Transpetro pretende lançar um total de quatro editais ligados ao programa de renovação e ampliação da frota da companhia (TP 25). Segundo a companhia, os trâmites de governança para a aprovação do próximo lote de navios previstos no programa já foram iniciados, com a publicação dos próximos editais estimada para ocorrer entre o final de 2024 e começo de 2025.

A expectativa é que o segundo edital tenha como objetivo a construção de novos gaseiros para a frota da empresa. A Transpetro tem intenção de lançar os editais do programa a cada seis meses. O cronograma da concorrência prevê o lançamento do primeiro navio Handy para o primeiro semestre de 2026 e o último até meados de 2028.

A empresa considera que o programa foi baseado em análises técnicas e de governança, aliadas à expertise técnica da empresa. "O processo licitatório é robusto e conta com mecanismos que garantirão condições muito competitivas aos proponentes e, principalmente, o melhor preço", ressaltou a companhia.

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

IBP E OPEP LANÇAM PERSPECTIVA MUNDIAL DO PETRÓLEO 2024 NO BRASIL

Por Lorena Parrilha Teixeira Offshore 25/09/2024 - 19:03



Documento apresentado durante a ROG.e traz projeções para crescimento da demanda de energia até 2050

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) e a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) divulgaram, na última terça-feira (24), a 'Perspectiva Mundial do Petróleo 2024', durante o segundo dia da ROG.e, no Rio de Janeiro (RJ). O documento prevê um aumento de 24% na demanda global de energia até 2050, reforçando a necessidade de uma abordagem integrada e diversificada para o futuro energético.

A perspectiva aborda questões como o crescimento da demanda por energia até 2050, especialmente nos países em desenvolvimento, impulsionado por fatores como o aumento da população, a expansão das economias e a urbanização. Segundo o relatório, mais de meio bilhão de pessoas devem migrar para áreas urbanas até 2030, com grande impacto na demanda por energia.

Haitham Al Ghais também destacou a desigualdade no acesso à energia em diferentes regiões do mundo e a necessidade de garantir serviços energéticos básicos para bilhões de pessoas. "Para essas pessoas, o seu futuro energético não tem a ver com metas de emissões líquidas; trata-se de alcançar os princípios básicos de energia, como acender uma luz ou cozinhar com fogo limpo", ressaltou.

O lançamento do relatório ocorreu pela primeira vez fora da sede da Opep em Viena, na Áustria. Na ocasião, também foi firmado um convênio de cooperação entre as duas entidades para troca de informações e treinamentos. "O Plano de Orçamento Anual é um dos mais esperados pelo mercado, mais respeitado pela qualidade técnica, pela profundidade, pelo acerto que esse documento tem tido nos últimos anos. As prospecções realizadas pela Opep ao longo da sua história com esse grupo técnico de excelente qualidade têm sido uma referência no mercado de óleo e gás e no mercado de energia", afirmou o presidente do IBP, Roberto Ardenghy.

Haitham Al Ghais, secretário geral da Opep, destacou a importância da cooperação entre o Brasil e a organização internacional, afirmando que o lançamento da perspectiva no Brasil simboliza o papel crescente do país no cenário energético global. "O lançamento do nosso Outlook aqui no Brasil é um sinal muito claro sobre a importância do Brasil para o mundo energético. Não é só para o petróleo, mas para a energia mundial, de forma global", disse.

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

IA ELEVA PRECISÃO NA ATRACAÇÃO DE NAVIOS EM MONOBOIAS PARA 92%

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 25/09/2024 - 18:42



Tecnologia desenvolvida pela Transpetro melhora segurança e eficiência nos terminais offshore do sul do Brasil

A Transpetro atingiu um novo patamar no uso de inteligência artificial para otimizar a atracação de navios em terminais offshore. Um projeto que utiliza aprendizado de máquina elevou a precisão das manobras em monoboias para 92%, proporcionando mais segurança e eficiência nas operações, essenciais para o abastecimento das refinarias da região sul do Brasil.

“Recentemente, foi instalado um correntógrafo e um ondógrafo no Terminal de Osório, no Rio Grande do Sul. E, após alguns meses de coleta de dados, contamos com uma nova ferramenta, capaz de prever a probabilidade instantânea de atracação de navios, com uma precisão elevada para 92%. Essa abordagem em tempo real melhora significativamente a segurança e a eficiência das operações, oferecendo suporte ao capitão de manobras”, explicou André Furlan, consultor da Transpetro.

A ferramenta vem sendo desenvolvida nas operações da Transpetro no Sul desde 2021, com testes contínuos realizados em cada operação. Segundo André Furlan, a versão mais recente da ferramenta, apresentada durante a ROG.e 2024, tornou-se uma referência em inovação, oferecendo suporte decisivo para capitães de manobras, gestores e equipes logísticas. “Os testes são contínuos e realizados em todas as operações. A versão mais recente da ferramenta, divulgada na ROG.e, alcançou uma precisão de 92%, se tornando uma referência nesse tipo de inovação”, afirma.

Baseada em aprendizado de máquina, a ferramenta analisa dados históricos e reproduz de forma quantitativa as decisões de atracação de navios, anteriormente tomadas apenas por profissionais altamente qualificados. “Atualmente, toda decisão de amarração de navios em nossas operações offshore é tomada por profissionais que combinam conhecimento multidisciplinar. No entanto, identificamos a necessidade de um suporte mais quantitativo para reduzir qualquer possível subjetividade implícita nessas decisões”, afirma André Furlan.

Com o uso do histórico de decisões desses especialistas, correlacionado com dados fornecidos por instrumentos instalados no mar, a tecnologia permite prever a probabilidade de sucesso na atracação. E, através dessa análise histórica, pode identificar quando houve a decisão de amarrar ou não um navio, levando em conta as variáveis meteoceanográficas presentes no momento da decisão.

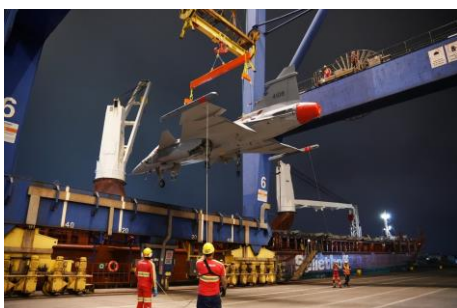
A implementação dessa tecnologia é importante para a logística de óleo e gás no sul do Brasil, uma vez que todas as operações de entrada de petróleo são realizadas por meio de monoboias. Além de aumentar a eficiência das operações, a ferramenta exclusiva desenvolvida pela Transpetro já está sendo estudada para novas aplicações, como operações ship to ship e previsibilidade de manutenção de píeres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/09/2024

PORTONAVE MOVIMENTA CAÇA F-39 GRIPEN DA FAB

Da Redação Portos e logística 25/09/2024 - 19:20



O terminal da Portonave, localizado em Navegantes (SC), realizou a descarga de mais um caça F-39 Gripen da Força Aérea Brasileira (FAB), parte do Programa Gripen Brasileiro. A operação ocorreu no navio Heerengracht, que transportou a aeronave FAB 4108 da Suécia até o Brasil. A descarga no terminal levou uma hora e meia. De acordo com a Portonave, a escolha dessa logística levou em conta a proximidade com o Aeroporto Internacional de Navegantes, onde o caça foi levado após a operação.

Fabricado pela sueca Saab, o Gripen F-39 é um marco na modernização da FAB, oferecendo alta performance, baixo custo operacional e tecnologia de ponta. Com velocidade de até 2,4 mil km/h e alcance de 16 mil metros de altitude, a aeronave é símbolo de transferência tecnológica entre Brasil e Suécia. Essa foi a sexta operação da Portonave com caças Gripen. Desde 2020, o terminal já movimentou helicópteros, trens e até a maior roda gigante da América Latina.

De janeiro a junho de 2024, o terminal registrou um recorde de 118 movimentos por hora (mph), e, até agosto, movimentou 845.210 TEUs em 332 escalas de navios.



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

IBAMA AUTORIZA DRAGAGEM NA BAÍA DA BABITONGA

Da Redação Portos e Logística 25/09/2024 - 18:51



O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) emitiu a licença de instalação (LI) para a dragagem da Baía da Babitonga, em Santa Catarina, com um investimento da ordem de R\$ 300 milhões. A obra vai aumentar a profundidade do canal de 14 metros para 16 metros, permitindo a navegação de embarcações de até 366 metros de comprimento, classe New Panamax.

A dragagem beneficiará os portos de Itapoá e de São Francisco do Sul, aumentando a competitividade da região. O projeto, financiado pelo Porto Itapoá, terminal de uso privado (TUP), será ressarcido por tarifas pagas pelos navios. Além disso, os sedimentos serão usados para o alargamento da orla de Itapoá, afetada por processo de erosão.

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



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 26/09/2024