

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 104/2024  
Data: 30/09/2024



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
TERMINAL NO LITORAL DE SÃO PAULO TERÁ INVESTIMENTO ACIMA DE R\$ 600 MILHÕES; SAIBA MAIS.....	4
CONCURSOS COM SALÁRIOS DE ATÉ R\$ 10 MIL TÊM CAPACITAÇÃO EM SANTOS PARA CANDIDATOS; SAIBA MAIS .....	5
USINA NO LITORAL DE SÃO PAULO QUE ABASTECE O PORTO DE SANTOS TERÁ ESTUDOS PARA CONCESSÃO; ENTENDA.....	6
HIDROVIA NO PORTO DE SANTOS PODE GERAR EMPREGOS E ACELERAR ECONOMIA NO LITORAL DE SÃO PAULO .....	7
COMISSÃO VOTA RELATÓRIO FINAL DE ANTEPROJETO PARA REVISÃO DA LEI DOS PORTOS .....	8
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>10</b>
BNDES VAI OFERTAR MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM CRÉDITO PARA MEIS E MPMEs.....	10
SE TERÁ DUAS PLATAFORMAS FLUTUANTES PARA EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS .....	11
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>12</b>
ANTAQ APROVA CONSULTA PÚBLICA PARA RESOLUÇÃO QUE ESTABELECE OS PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS.....	12
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>12</b>
ESTADOS DO NORTE PODERÃO APRESENTAR PROJETOS PARA FUNDO DA MARINHA MERCANTE ATÉ NOVEMBRO .....	12
SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE CERIMÔNIA QUE DÁ INÍCIO ÀS OBRAS DO AEROPORTO DE SORRISO (MT).....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>14</b>
FERROVIAS - CALENDÁRIO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA TEM DATAS ALTERADAS.....	14
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>15</b>
AUTORIDADES DE SANTOS E LAS PALMAS FARÃO CONVÊNIOS ENTRE OS DOIS PORTOS .....	15
MUSEU DO PORTO COMEMORA 35 ANOS .....	16
NAVIO-BOMBA NO PORTO DE SANTOS É ASSUNTO POLÍTICO .....	17
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>18</b>
EDITORIAL – PELT: UM MAPA PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA CATARINENSE .....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO ITAPOÁ ANUNCIA NOVA FASE DE EXPANSÃO COM INVESTIMENTOS DE R\$ 3 BI.....	18
<i>Itapoá 1</i> .....	19
<i>Itapoá 2</i> .....	19
<i>Itapoá 3</i> .....	19
<i>Itapoá 4</i> .....	19
<i>Premiado</i> .....	19
NACIONAL - ECO101 RECEBERÁ R\$ 7 BILHÕES COM NOVO MODELO DE CONCESSÃO .....	19
REGIÃO SUDESTE - DNIT REALIZA VISTORIA TÉCNICA EM OBRAS DE DERROCAMENTO DE SP .....	20
REGIÃO SUDESTE - AGRO DE MINAS GERAIS BATE RECORDES HISTÓRICOS NAS EXPORTAÇÕES .....	21
REGIÃO SUDESTE - COMITIVA CHINESA VISITA PORTO DE SANTOS E AVALIA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS .....	22
REGIÃO SUL - PLANO LOGÍSTICO DE SANTA CATARINA PROPÕE PLANEJAMENTO ATÉ 2050.....	23
REGIÃO SUL - “É UM MODELO INOVADOR, UMA ALTERNATIVA NA FALTA DE RECURSOS PÚBLICOS” .....	23
REGIÃO NORDESTE - PORTO SECO SERÁ CONSTRUÍDO EM QUIXERAMOBIM; INVESTIMENTO É DE R\$ 625 MI.....	26
FERROVIAS - BRADO REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PELO PORTO DE ITAGUAÍ .....	27
REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE FERTILIZANTES CRESCE 16% EM AGOSTO NO PORTO DO ITAQUI.....	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO SE ENGANE: HÁ O SUFICIENTE PARA TODOS .....	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - OS DESAFIOS LOGÍSTICOS DA BAHIA.....	30
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZÔNIA: FRAGMENTAÇÃO DE PERSPECTIVAS E DESAFIOS DE DESENVOLVIMENTO..	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO QUEREMOS O CAP DA LEI 8.630/93.....	33
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>35</b>
NOVO PRESIDENTE DA VALE ASSUME EM MEIO A 'EMPURRÃO' DA CHINA. ENTENDA .....	35
MERCADO DE CARBONO REPRESENTA 15% DO ESFORÇO NECESSÁRIO PARA ZERAR EMISSÕES DO SETOR DE ENERGIA .....	37
DEMANDA POR BIOGÁS CRESCE NO BRASIL EM MEIO À PRESSÃO POR ZERAR CARBONO NAS CADEIAS PRODUTIVAS .....	38
APÓS RESTRIÇÕES NO SANTOS DUMONT, MOVIMENTO NOS DOIS AEROPORTOS DO RIO CRESCE 8% EM JULHO .....	39
HADDAD DIZ QUE ATÉ 600 SITES DE BETS IRREGULARES VÃO SAIR DO AR: 'SE VOCÊ TEM DINHEIRO, PEÇA RESTITUIÇÃO JÁ' ..	45
AGÊNCIA DECLARA SITUAÇÃO CRÍTICA NO RIO XINGU, QUE ABASTECE USINA DE BELO MONTE .....	45
MUDANÇA CLIMÁTICA PRESSIONA INVESTIMENTO DE PETROLEIRAS EM MATRIZES RENOVÁVEIS .....	46
BRASIL E EUA ARTICULAM PARCERIA PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM MEIO À BUSCA POR REDUZIR DEPENDÊNCIA DA CHINA .....	48
SECA JÁ AFETA PRODUÇÃO DE HIDRELÉTRICAS BRASILEIRAS E PODE FORÇAR MUDANÇA EM MODELO .....	50



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>51</b>
GOVERNO ATRASA INDICAÇÃO NA ANEEL, TRAVA PROCESSOS E DEIXA NO LIMBO CASOS COMO O DOS IRMÃOS BATISTA .....	51
THE ECONOMIST: UMA NOVA LUTA DE CLASSES ESTÁ SE FORMANDO NA CHINA .....	53
LULA: ECONOMIA NÃO TEM MÁGICA E NÃO SE DÁ ‘CAVALO DE PAU’ .....	55
HADDAD DIZ QUE PAÍS TERÁ PROBLEMA ECONÔMICO SE FAZENDA E BC NÃO ANDAREM JUNTOS ‘VIRTUOSAMENTE’ .....	56
GERDAU E NEWAVE CAPITAL ANUNCIAM PROJETO SOLAR DE R\$ 1,3 BI EM GOIÁS .....	57
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>58</b>
‘SEMANA DOS FRANCESES’ TEVE AO MENOS R\$ 22 BILHÕES EM NEGÓCIOS NO BRASIL .....	58
MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS QUER USAR R\$ 20 BI DISPONÍVEIS EM FUNDOS PARA ACELERAR INVESTIMENTOS .....	59
PORTOS DOS EUA SE PREPARAM PARA GREVE COM NEGOCIAÇÕES PARALISADAS .....	60
GOVERNO INCLUI TERMINAIS PORTUÁRIOS DO MARANHÃO E DO RIO GRANDE DO SUL NO PPI .....	61
PESQUISADORES BUSCAM REDUZIR CUSTO DO H2V .....	62
REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES É ESSENCIAL .....	63
NOVO PRESIDENTE ASSUME VALE EM CENÁRIO FAVORÁVEL, MAS PRESSÃO POLÍTICA É DESAFIO .....	64
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>66</b>
POSIDONIA SHIPPING VAI OPERAR 4 GRANELEIROS PARA ALCOA .....	66
ABRAN VÊ AGENDA BRASILEIRA FAVORÁVEL À TRANSIÇÃO ENERGÉTICA .....	67
NORUEGA QUER AMPLIAR PARCERIAS COM BRASIL PARA DESCARBONIZAÇÃO .....	68
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>69</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	69





### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## TERMINAL NO LITORAL DE SÃO PAULO TERÁ INVESTIMENTO ACIMA DE R\$ 600 MILHÕES; SAIBA MAIS

Antaq abre consulta pública para tratar do tema  
*Por ATribuna.com.br*



*Área em consulta é destinada à granéis sólidos e cargas gerais e containerizadas no porto do Litoral Norte (Divulgação)*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abre nesta segunda-feira (30) consulta pública para tratar do arrendamento do terminal SSB01, localizado no Porto de São Sebastião, no Litoral Norte. A área é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e cargas gerais e containerizadas. O prazo do arrendamento é de 35 anos e o investimento estimado é

de R\$ 660 milhões.

A consulta pública faz parte processo de arrendamento da área pelo Governo Federal e, junto com a audiência pública 13/2024 que será realizada (em data não definida), visa obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório da área.

### Como participar

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos a audiência pública estão disponíveis aqui. O período de contribuições vai até o dia 28 de novembro.

Elas devem ser feitas exclusivamente por meio do formulário eletrônico disponível no site da Antaq, não sendo aceitas contribuições enviadas por outro meio.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente pelo e-mail [anexo\\_audiencia132024@antaq.gov.br](mailto:anexo_audiencia132024@antaq.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado. O envio do anexo por e-mail não dispensa o a contribuição por escrito no formulário eletrônico.

### Pátio regulador

Ainda no Porto de São Sebastião, prossegue até novembro o recebimento de propostas de empresas interessadas em construir um pátio de triagem para caminhões.

O chamamento público 2/2024 foi lançado no dia 28 de agosto pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), com prazo de 90 dias. Propostas devem ser enviadas para o e-mail [licitacoes@portoss.com.br](mailto:licitacoes@portoss.com.br), com o assunto Chamamento Público AALP e o nome da empresa.

O objetivo do pátio é agilizar o fluxo de cargas e melhorar as condições para os caminhoneiros que se destinam ao Porto da Cidade.

A nova estrutura deve dar apoio logístico e evitar congestionamentos de veículos pesados, que ficam nas vias de acesso do entorno portuário esperando a carga ou descarga.

Também deve gerar benefícios aos caminhoneiros, que passarão a dispor de novas instalações com serviços de alimentação, higiene e hospedagem. O local deve contar com vestiários, banheiros e espaço adequado para realização de refeições.

### Etapas

O processo de credenciamento ocorrerá em duas etapas. Na fase documental, as empresas interessadas apresentam propostas. A selecionada terá 12 meses para a implantação do projeto, que prevê 150 vagas para caminhões do tipo bitrem.

O credenciamento definitivo ocorrerá com a autorização para o início das operações em São Sebastião, ao final da implantação do empreendimento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 29/09/2024

## CONCURSOS COM SALÁRIOS DE ATÉ R\$ 10 MIL TÊM CAPACITAÇÃO EM SANTOS PARA CANDIDATOS; SAIBA MAIS

Trilha de aprendizagem é o caminho para quem está de olho nos processos seletivos

Por Ted Sartori



*Capacitação da Incatep reúne teoria e prática, desenvolvidas em ambientes virtuais e com simuladores (Vanessa Rodrigues/AT)*

A capacitação é essencial para quem deseja uma oportunidade de trabalho nos portos. A trilha de aprendizagem do trabalhador portuário, promovida pelo Instituto de Capacitação Técnica e Profissional (Incatep), em Santos, é o caminho para quem está de olho nos concursos promovidos pelo Órgão Gestor de Mão de Obra de Santos ou de Paranaguá (PR) - este último já com edital publicado.

“Os órgãos gestores de mão de obra estão precisando de renovação do pessoal. Então, além das matérias básicas de Ensino Médio, vão cair nas provas as questões que chamamos de específicas. Temos uma trilha de conhecimentos que as pessoas normalmente fazem no Incatep para poder entrar no porto, mas agora essas trilhas também são requisitos para as pessoas estudarem”, comenta o diretor operacional do Incatep, João Gilberto Campos.

A capacitação reúne teoria e prática, desenvolvidas em ambientes virtuais de aprendizagem e simuladores. Além do conhecimento geral para a prova e para o trabalho, os certificados possuem outra função importante para os que são aprovados.

“Nos editais, geralmente são dados pontos para as pessoas que têm a comprovação de títulos”, afirma Campos. Os salários atraem bastante: costumam ser, em média, de R\$ 10 mil. A faixa etária dos interessados no curso é de 28 a 30 anos e as mulheres atualmente ultrapassam a metade dos inscritos. “Vai ter trabalho avulso enquanto existir porto. Até porque ninguém contrata pelo pico de movimento”, justifica o diretor operacional do Incatep.

### Diferenças e qualificação

Há diferenças entre as trilhas oferecidas para cada complexo portuário em questão em razão dos editais de cada local. Para o Ogmo de Paranaguá, são 94 horas de curso e três certificados: Trabalhador Portuário (8 horas), Arrumação e Estivagem Técnica (74 horas) e Segurança e Saúde no Trabalho Portuário (12 horas).

No caso do Ogmo de Santos, são cinco certificados, totalizando 48 horas de capacitação: Trabalhador Portuário (8 horas), Segurança e Saúde no Trabalho Portuário - NR 29 (12 horas), Arrumação e Estivagem Técnica (12 horas), Peação e desapeação de contêineres (8 horas) e NR-35 Trabalho em Altura na Atividade Portuária (8 horas).

“Independentemente da função na qual você vá trabalhar, existem conhecimentos que são para todas elas. Normalmente, depois que o candidato faz o concurso e passa, o Ogmo vai ministrar o curso específico para a função de cada um”, explica o diretor operacional do Incatep.

Apesar da importância da capacitação, Campos recomenda que os interessados invistam também na qualificação. Ela inclui um curso superior relativo ao setor e o aprendizado do inglês. A evolução na carreira é o motivo.

“Sempre falo para o pessoal que vem fazer curso de máquinas aqui: se vocês quiserem sair da máquina e serem gestores, tem que ter uma faculdade e falar inglês. Ou será difícil conseguir colocação, ainda mais com o porto inteligente, que envolve automação e operação remota, por exemplo”, alerta.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 29/09/2024*

## USINA NO LITORAL DE SÃO PAULO QUE ABASTECE O PORTO DE SANTOS TERÁ ESTUDOS PARA CONCESSÃO; ENTENDA

Empresas foram habilitadas em chamamento público para doarem estudos  
*Por Bárbara Farias*



*Usina de Itatinga, em Bertioga, produz até 15 megawatts por hora de energia, abastecendo a sede administrativa do Porto e dez terminais (Vanessa Rodrigues/AT)*

Duas empresas deverão doar estudos de viabilidade e modelo de concessão do complexo onde fica a Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga, no litoral de São Paulo, em até 60 dias. A MPE Engenharia e Serviços e a Estratégica Engenharia foram habilitadas no chamamento público 03/2024 e autorizadas pela Autoridade Portuária de Santos (APS), responsável pela local.

O complexo abrange, além da usina, uma vila, que possui imóveis que já serviram de residência para 70 famílias, uma escola, um cinema, um mercado e uma igreja. Segundo a APS, os estudos apresentados servirão para avaliar uma futura concessão.

“Os estudos deverão incluir as estimativas de custos (operacionais e associados) para as alternativas”, informa a administração portuária, em nota. “Os dados a serem apresentados vão nortear a adoção de metas de produção e em quanto tempo poderão ser alcançadas”, explica a gestora do Porto, ressaltando que as doações não obrigam a APS a realizar a concessão ou mesmo utilizar os dados apresentados.

A ideia de concessão visa ampliar a infraestrutura, a produção e a distribuição de energia elétrica, construir um parque de hidrogênio verde e transformar a vila em um resort turístico. Inicialmente, a APS prevê investimento de R\$ 500 milhões. “Itatinga, de acordo com perspectiva da área técnica da APS, além da geração de energia elétrica é capaz de proporcionar soluções para a diversificação da matriz energética do Porto de Santos, com foco na viabilidade da produção e utilização do hidrogênio verde e outras fontes de energia renováveis, como a energia eólica offshore e solar fotovoltaica”.

### A usina

A Usina de Itatinga é capaz de produzir até 15 megawatts por hora de energia elétrica, abastecendo a sede administrativa do Porto em 99% e mais dez terminais em 35%. O acesso ao local é por lancha, navegando pelo canal de Bertioga. No local, o acesso ocorre por meio de bondes da década de 1920, que fazem um percurso de 7,5 km. A viagem dura cerca de 25 minutos.

### Abastecimento

De acordo com a APS, o aumento da oferta de energia pelo Porto de Santos pode permitir que os navios atracados sejam conectados à rede elétrica terrestre, podendo desligar os motores a diesel enquanto estiverem parados. “Atualmente, as embarcações mantêm os motores auxiliares ligados

para fornecer energia elétrica, consumindo combustível, gerando custos operacionais e aumentando as emissões de gases de efeito estufa (GEE)”.

### Fornecer energia a navios é viável

O Porto de Santos recebe, em média, seis mil navios por ano, entre entradas e saídas, e, durante o período de operação, quando estão atracados, queimam óleo diesel e acabam poluindo o meio ambiente com gás carbônico.

“O resultado disso é uma cidade altamente carbonizada, com uma carga grande de CO2”, afirma o ex-diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, o engenheiro Eduardo Lustoza.

Ele diz que “a potência disponibilizada hoje pela Usina de Itatinga não atende 100% dos arrendatários e nem aos navios”. Mas, a expansão da produção energética pode gerar ganho ambiental para a região.

### Tomadas

O engenheiro salienta que a expansão da produção energética da usina sob concessão privada possibilitará que os navios atracados sejam “ligados nas tomadas” se alimentando de energia, evitando assim a queima de diesel. Ele avalia que a Usina de Itatinga tem potencial para, por exemplo, ampliar a capacidade do reservatório de água. “Que os interessados coloquem mais duas turbinas para que a usina tenha disponibilidade de atender 100% dos navios”.

### Ganho ambiental

Eduardo Lustoza lembra que Santos é o único porto do Brasil com uma usina hidrelétrica. “Se nós colocarmos uma empresa especializada no que a gente chama de GTD, geração, transmissão e distribuição de energia, e aumentar a potência, teríamos ganho ambiental para a região, uma cidade menos poluída por CO2”, diz o engenheiro.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 29/09/2024*

## HIDROVIA NO PORTO DE SANTOS PODE GERAR EMPREGOS E ACELERAR ECONOMIA NO LITORAL DE SÃO PAULO

É o que afirma diretor do Departamento de Gestão Hidroviária da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), após visita técnica ao cais santista

*Por Bárbara Farias*



*Percurso de duas horas pelo estuário do Porto de Santos fez parte da programação do Simpósio Regional de Recursos Hídricos da AEAS (Vanessa Rodrigues/AT)*

A expansão do modal hidroviário no estuário do Porto de Santos, para além da mobilidade, seria um indutor de desenvolvimento econômico, gerador de emprego e renda. Essa é a avaliação do diretor do Departamento de Gestão Hidroviária da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação (SNHN), Eliezé Bulhões de Carvalho, após visita técnica realizada nesta

sexta-feira (27) pelo canal de navegação.

Durante duas horas, o diretor do Departamento de Gestão Hidroviária percorreu o Porto em uma embarcação junto com técnicos da Autoridade Portuária de Santos (APS). Foi a última programação do 10º Simpósio Regional de Recursos Hídricos - Infraestrutura de Hidrovias como Meio de Desenvolvimento Tecnológico Sustentável, realizado pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), entre quarta-feira e ontem.



O percurso foi da Praia do Góes, em Guarujá, até o canal de Piaçaguera, entre Cubatão e a Área Continental de Santos, na altura do Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquista (Tiplam), da VLI.

Carvalho afirmou que o projeto de crescimento do Porto de Santos deve evoluir em conjunto com um modal de transporte adequado às características da região. Ele explicou que Santos e outros portos brasileiros que estão em áreas estuarinas, ou seja, banhados pelo mar e por rios, têm potencial para hidrovias.

“O modal hidroviário é a principal alternativa não somente ao deslocamento de pessoas e cargas, mas também para o turismo”, aponta, referindo-se à demanda de usuários que se deslocam diariamente entre Santos e Guarujá, por catraia ou barcas. Ele afirma ainda que o modal hidroviário pode impulsionar a economia regional. “A gente tem que dar qualidade de vida para as pessoas que moram na região”, salientou, complementando que, para o transporte de cargas, poderia ser implementado um sistema multimodal, integrando barcaças, que não necessitam de tanta profundidade de calado.

O gerente de controle de acessos logísticos da APS, Felipe Fray Buschinelli, fez uma apresentação a bordo, explicando as características da região, dos terminais e dos tipos de cargas operadas em cada ponto das duas margens do complexo portuário santista. Segundo ele, uma das vantagens do modal hidroviário é que o custo de implementação é menor. “O investimento é menor do que o de uma rodovia ou ferrovia, até porque a água já serve como um pavimento para navegação. Basicamente, tem que ter pontos de embarque e desembarque”.

“A gente opera navios cada vez maiores, com cargas que vêm de vários países, às vezes, de cabotagem (navegação costeira), para chegar e sair de Santos. Mas, existem estudos que podem ser feitos justamente para a multimodalidade dessas cargas, de viabilidade das hidrovias”, comentou Fray.

O diretor de Portos da AEAS, engenheiro Eduardo Lustoza, ressalta a necessidade da multimodalidade para se obter uma logística eficiente. “Hoje, temos 63 berços com potencial para chegarmos a 90 dentro e fora da área do Porto Organizado, especialmente na região do Largo Santa Rita, operando todo tipo de carga”.

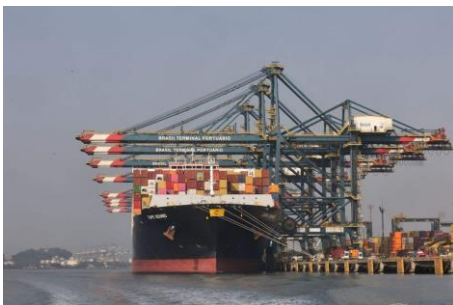
*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/09/2024*

## COMISSÃO VOTA RELATÓRIO FINAL DE ANTEPROJETO PARA REVISÃO DA LEI DOS PORTOS

Texto posteriormente será encaminhado para a Câmara dos Deputados

*Por Ted Sartori*



***Ceportos foi criada com o objetivo de atualizar leis que regulam portos e instalações portuárias no País (Vanessa Rodrigues/AT)***

A Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) votará a versão final do relatório no dia 23 de outubro. Logo em seguida, encaminhará o texto para a Câmara dos Deputados. Esse anteprojeto servirá de base para a revisão da Lei dos Portos (12.815/2023) pelo Congresso Nacional.

A Ceportos foi criada em 23 de dezembro de 2023 pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), com prazo para atuação até 8 de agosto, que depois foi prorrogado até novembro.

“Foram realizadas várias audiências públicas, audiências internas dentro da comissão e leitura de todas as contribuições enviadas pela sociedade civil. Tenho até sexta-feira (ontem) para entregar (o





relatório para a comissão). Aí será aberto o prazo para emendas, com encerramento previsto em 23 de outubro”, explica o relator, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT), Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, que é de Santos.

A Ceportos foi instituída com o objetivo de revisar e atualizar o arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias brasileiras. O grupo é presidido pelo ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Douglas Alencar Rodrigues. A comissão, formada por 15 juristas, foi subdividida em três comitês temáticos para discutir desburocratização e simplificação do arrendamento, descarbonização portuária e questões trabalhistas.

“Logo depois de ser votado na comissão, no dia 23 de outubro, entregaremos ao presidente da Câmara dos Deputados, em dia ainda não definido. Com isso, seguirá o trâmite do processo legislativo, sendo impossível estabelecer uma data (para a conclusão)”, reforça o relator.

Peel fez questão de ressaltar os benefícios dessa revisão legislativa, considerada de suma importância para impulsionar o desenvolvimento econômico e social do País. Ela visa, principalmente, a descentralização do poder decisório, transferindo mais autonomia e responsabilidades para as autoridades portuárias locais.

“Tal mudança permitiria uma gestão mais ágil e adaptada às necessidades específicas de cada porto, levando em conta as particularidades geográficas, econômicas e logísticas de cada região. Além disso, a descentralização busca fomentar uma maior participação dos estados e municípios na gestão portuária, promovendo um desenvolvimento mais integrado e alinhado com as demandas locais”, detalha.

Segundo o relator, a atualização do marco legal enfoca a simplificação e desburocratização do sistema regulatório portuário. Espera-se aumentar a eficiência operacional, reduzir os gargalos logísticos e, conseqüentemente, diminuir os custos associados à movimentação de cargas, beneficiando toda a cadeia logística e o comércio exterior brasileiro.

“O objetivo é criar um ambiente regulatório mais ágil e favorável aos investimentos, reduzindo os custos operacionais e o tempo necessário para a implementação de projetos”.

### **Estivadores debatem propostas**

Conselheiros de sindicatos de estivadores de todo o Brasil estiveram em Santos nas últimas quarta (25) e quinta-feiras (26). Eles participaram de reunião na sede do Sindicato da Administração Portuária (Sindaport) para debater as principais ações sobre a revisão da legislação portuária, ressaltando a importância das categorias profissionais atividade portuária nacional.

O encontro foi organizado pela Federação Nacional dos Estivadores (FNE). Segundo o presidente da entidade, José Adilson Pereira, foram discutidos os estudos e sugestões para alteração legislativa que serão encaminhados à Ceportos.

Para os sindicalistas, mudanças em relação à exclusividade do trabalho avulso afetarão os estivadores e as demais categorias portuárias. A FNE afirma que os sindicatos “correm contra o tempo para impedir essas alterações, o que na visão dos sindicalistas não contribui para o amadurecimento das negociações coletivas para a melhoria das relações capital- trabalho”.

### **Valorização**

Também esteve em pauta nos dois dias da reunião a valorização da mão de obra dos estivadores, que ajuda os portos do Brasil a bater recordes de movimentação. “E ainda exportam conhecimentos para o exterior, tendo como case de sucesso, em 2024, o embarque de 42 mil sacas de açúcar no Porto de Santos em um único terno no período de 6 horas. Além do treinamento feito pelos estivadores de Vitória (ES) aos trabalhadores portuários de Roterdã (Holanda) para a movimentação de fardos de celulose”.



Segundo a FNE, após os debates, os estivadores dos outros portos do Brasil fizeram uma visita guiada no canal de navegação do Porto de Santos. Eles conheceram as principais modificações feitas no cais santista para fortalecer a relação Porto-Cidade.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 28/09/2024*



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### **BNDES VAI OFERTAR MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM CRÉDITO PARA MEIS E MPMES**

O crédito estará disponível a partir desta terça para fomentar o investimento e a geração de emprego e renda. Estima-se que mais de 200 mil operações sejam aprovadas nos próximos 18 meses

*Por Agência Gov*

*Com a medida anunciada, já no último trimestre de 2024, espera-se a geração de um volume de crédito na economia superior a R\$ 30 bilhões.*

O Programa Emergencial de Acesso a Crédito (FGI PEAC) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibiliza, a partir de terça-feira, 1º de outubro, mais R\$ 100 bilhões em crédito para fomento ao investimento e geração de emprego e renda de microempreendedores individuais (MEIs) e micro, pequenas e médias empresas (MPMEs). Estima-se que mais de 200 mil operações sejam aprovadas nos próximos 18 meses.

Os recursos alavancados não envolvem desembolsos da União. Eles resultam da baixa inadimplência (5,7% até setembro de 2024), inferior ao limite previsto nas operações contratadas no ano de 2020. Naquele ano, quando o programa foi lançado, o limite de cobertura de inadimplência era de 20% para médias e grandes empresas e de 30% para pequenas empresas.

Com a boa performance do FGI PEAC, quase metade dos 40 agentes financeiros que contrataram garantias do programa em 2020 optou pela renúncia de cerca de R\$ 9 bilhões em limite para cobertura de garantias, o que possibilitou a alavancagem dos R\$ 100 bilhões.

Nesse contexto, o BNDES, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (MEMP), em conjunto com o Conselho de Participação em Fundos Garantidores para MPME, fizeram uma alteração normativa que permitiu a alavancagem dos recursos não utilizados. Com a medida anunciada, já no último trimestre de 2024, espera-se a geração de um volume de crédito na economia superior a R\$ 30 bilhões.

“A boa gestão financeira e de crédito dos ativos do FGI PEAC pelo BNDES garantiu, sem novos aportes do Tesouro Nacional, um volume de 42 bilhões em crédito alavancado em 2023 e R\$ 21 bilhões até agosto de 2024. Em torno de 70% das operações realizadas pelo programa de garantia são com micro e pequenas empresas, principal segmento gerador de emprego e renda do país e prioritário para o governo do presidente Lula”, explicou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

#### **Crédito do FGI PEAC**

Com objetivo principal de possibilitar a ampliação do acesso ao crédito para MEIs e MPMEs, o FGI PEAC é um programa de garantia que reduz o risco da inadimplência para as instituições financeiras concedentes do empréstimo, que têm mais segurança para emprestar.

Somente para o segmento de MPMEs, entre 2020 e 2024, por meio do FGI PEAC foram aprovadas 335 mil operações no valor total de R\$ 160 bilhões (última apuração em 31/8/24).

Para ter acesso ao crédito, o empreendedor deve procurar uma das mais de 40 instituições financeiras habilitadas para operar o programa. Saiba mais: <https://www.bndes.gov.br/peac>

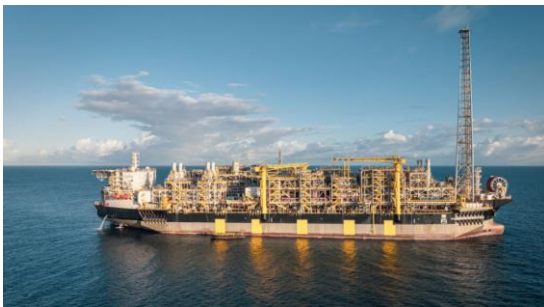
Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 30/09/2024

## SE TERÁ DUAS PLATAFORMAS FLUTUANTES PARA EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS

Petrobras pretende adotar o modelo BOT (construção, operação e transferência, na sigla em inglês) para as duas plataformas que operarão em novo campo de águas profundas de Sergipe

Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)



*As plataformas não apenas farão a extração de petróleo e gás, mas também o armazenamento e transferência. Foto: Petrobras/Divulgação*

Dois plataformas irão operar no Projeto Sergipe Águas Profundas (SEAP), com capacidade de produzir 240 mil barris de petróleo e 22 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia. O anúncio foi feito pela Petrobras durante o Rio Oil & Gas 2024. As unidades se chamarão SEAP I e SEAP II, e serão FPSOs (Floating Production Storage

and Offloading), que significa que elas ficarão localizadas no mar e servirão não apenas para a produção, mas também para o armazenamento e transferência dos combustíveis.

O SEAP, que pretende iniciar suas operações em 2028, é um projeto para a exploração de uma nova fronteira de petróleo e gás natural em bacias descobertas em águas ultraprofundas na costa sergipana. A Petrobras escolheu o modelo BOT (Build, Operate, Transfer) pela ausência de ofertas para licitação do afretamento, que teve data limite para apresentação de propostas postergada três vezes.

A escassez de crédito na Europa e Ásia – principais financiadores deste tipo de contrato – é uma das causadoras dessa situação, que influenciaram na baixa viabilidade do contrato. “O afretamento traz à tona essa questão do baixo financiamento da Europa e Ásia. O BOT reduz o investimento, que fica por nossa conta, e depois nós mantemos a produção. Já fizemos isso no passado e dá mais segurança para as empresas”, afirmou Sylvania Anjos, diretora de Exploração e Produção da Petrobras.

O BOT funciona da seguinte forma: o operador de campo (Petrobras) custeia a construção das unidades de produção à medida que forem sendo erguidas. Ao fim das obras, a propriedade das unidades produtoras é transferida à estatal, entretanto o vencedor da licitação irá operá-las durante um período delimitado, que pode variar de três a cinco anos. Após esse tempo, a operação passa para a própria Petrobras.

“A decisão da Petrobras de adotar o modelo BOT é uma garantia importante para a viabilidade do Projeto Sergipe Águas Profundas e demonstra o compromisso da estatal com a execução do projeto, que será um marco para o desenvolvimento do setor energético em Sergipe”, declarou o secretário-executivo da Sedetec, Marcelo Menezes.

### Como são as plataformas

A primeira unidade (SEAP I) terá capacidade de produzir 120 mil barris de petróleo por dia e 10 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia. Já a segunda unidade (SEAP II) terá capacidade de 120 mil barris de petróleo por dia e 12 milhões de metros cúbicos de gás por dia. Além disso, o projeto contará com um gasoduto de escoamento com 128 km de extensão, sendo 100 km no mar e 28 km em terra.

\*Com informações do Governo de Sergipe

Fonte: ME – Movimento Econômico  
Data: 30/09/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ APROVA CONSULTA PÚBLICA PARA RESOLUÇÃO QUE ESTABELECE OS PROCEDIMENTOS ADMINISTRATIVOS

O período de contribuições vai de 07 de outubro de 2024 até o dia 20 de novembro de 2024. A data da audiência pública será definida oportunamente



Banner portal - 3200 x 1800 px - Fiscalização 88 (1).png

Brasília, 30/09/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou abertura de audiência e consulta públicas para atualizar a Resolução ANTAQ nº 3.259/2014, que disciplina o Processo Administrativo Sancionador.

A participação social visa obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta normativa que estabelece os procedimentos administrativos decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANTAQ.

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos a audiência pública estarão disponíveis neste link em breve. O período de contribuições para a Audiência Pública 12/2024 será do dia 07 de outubro de 2024 até às 23h59 do dia 20 de novembro de 2024. A data da sessão virtual será definida oportunamente.

As contribuições devem ser feitas exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: [anexo\\_audiencia122024@antaq.gov.br](mailto:anexo_audiencia122024@antaq.gov.br) mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data: 30/09/2024



Condição excepcional foi aprovada pelo Conselho Diretor por conta dos efeitos da estiagem nos rios da região



**Conselho estendeu o prazo para os estados que decretaram situação de emergência devido à estiagem dos rios - Foto: Arquivo/Agência Gov**

Os estados da região Norte terão até 12 de novembro para submeter projetos para a 57ª Reunião Ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). O prazo foi estendido para aqueles que decretaram situação de emergência ou calamidade pública devido a situação de estiagem dos rios. O próximo encontro do Conselho será em 12 de dezembro.

Com a medida, aprovada neste mês de setembro, os projetos poderão ser submetidos ao Conselho até 30 dias antes da reunião. Em regra, devem ser apresentados ao CDFMM em um prazo limite de 60 dias anteriores às datas das reuniões. Condição semelhante foi aprovada durante a 55ª Reunião Ordinária, realizada em maio, para os projetos do Rio Grande do Sul, devido ao estado de calamidade enfrentado pelo Estado.

Os projetos devem ser submetidos ao Departamento de Navegação e Fomento (Denaf), da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação do Ministério de Portos e Aeroportos, por meio do sistema eletrônico de informações do governo federal (SEI).

#### Financiamento

A Portaria nº 1.460/2022, que aprova os procedimentos e as regras para a concessão de prioridade pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, estabelece o prazo de 450 dias para a contratação de financiamento para novos projetos, e de 180 dias para prorrogação de prazo de propostas anteriormente priorizadas.

O Fundo pode financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados. O custo do financiamento com recursos do FMM dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de projeto, sendo essas condições definidas na Resolução do Conselho Monetário Nacional (CMN) nº 5.031/2022.

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, por meio do Conselho Diretor, e visa prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e das indústrias de construção e reparação navais no país, bem como projetos de infraestrutura portuária e aquaviária.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 30/09/2024**

## SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DE CERIMÔNIA QUE DÁ INÍCIO ÀS OBRAS DO AEROPORTO DE SORRISO (MT)

No total, serão investidos mais de R\$104 milhões para qualificação do aeroporto, que deverá ficar pronto no primeiro semestre de 2026

Nesta terça-feira (1), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa da cerimônia que dá início às obras do aeroporto de Sorriso, em Mato Grosso. O terminal vai receber importantes melhorias no pátio de aeronaves. Na ocasião, também será lançado o edital para construção do novo terminal de passageiros. Participam também do evento o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, e o diretor-presidente da Infraero, Rogério Barzellay.

O aeroporto de Sorriso está sob a gestão da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). No total, serão investidos mais de R\$104 milhões para qualificação do terminal. A conclusão das obras está prevista para o primeiro semestre de 2026.



Para o início das obras, serão investidos R\$25 milhões para garantir a melhoria operacional do aeroporto. Serão feitas as reformas e ampliações do pátio de aeronaves e da pista de taxi "A", a construção de uma nova pista de taxi "B" e de um novo acesso aos hangares e ao TPS, além de um novo estacionamento de veículos. Está prevista também a conclusão da obra de adequação da cerca operacional do aeroporto, que teve investimento de R\$ 3,1 milhões.

Em dezembro, um novo edital deverá ser lançado, dessa vez para reforço e ampliação da pista de pouso, adequação da faixa preparada e da área de segurança de final de pista (Runway Safety Aerea, na sigla em inglês) e construção do novo Terminal de Passageiros, com 6.000m<sup>2</sup>.

### Credenciamento

Ao final do evento o ministro vai atender aos profissionais de imprensa presentes no local. O credenciamento deverá ser feito pelo e-mail: [ascom@mpor.gov.br](mailto:ascom@mpor.gov.br). O evento não contará com transmissão ao vivo.

### Serviço:

O que: Anúncio de investimentos no Aeroporto de Sorriso (MT)

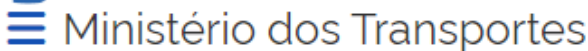
Quando: 1º de outubro

Horário: 10h

Local: Aeroporto Regional de Sorriso Adolino Bedin - Rodovia BR 163, Km 762, s/n Zona Rural - Sorriso

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

Data: 30/09/2024



## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### FERROVIAS - CALENDÁRIO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA TEM DATAS ALTERADAS

Objetivo é ampliar a participação da sociedade no debate; primeira sessão ocorreria nesta segunda-feira (30)



**Renovação de concessão da FCA será retomada em audiência pública - Foto: Ricardo Botelho/Arquivo MT**

Asérie de audiências públicas sobre a renovação da concessão da malha pertencente à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que começaria nesta segunda-feira (30), em Belo Horizonte (MG), foi alterada. Agora, a primeira sessão ocorrerá em Brasília, na próxima segunda (7/10), na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O objetivo da mudança é ampliar o diálogo com a sociedade e atores envolvidos. Agora serão 6 sessões ao todo, contra 4 da previsão inicial. Abaixo o cronograma atualizado:

- 10/10, às 14h - Belo Horizonte
- 11/10, às 14h - Rio de Janeiro
- 15/10, às 14h - Vitória
- 18/10, às 9h - Salvador
- 21/10, às 14h - Goiânia

Os endereços dessas sessões serão divulgados em breve pela ANTT. O prazo final para contribuições é 29 de outubro, pelo

<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/ConsultarAvisoAudienciaPublica.aspx>

### Ajustes

A concessão da Ferrovia Centro Atlântica foi efetivada em 1996 e terminaria em 2026, cumprindo o prazo contratual de 30 anos. No entanto, em 2015, a concessionária protocolou manifestação de interesse na prorrogação antecipada do contrato junto à ANTT.

A primeira audiência pública a respeito da renovação ocorreu em 2021, mas não chegou a ser concluída e precisou de ajustes. A alteração no calendário segue a implementação de novas diretrizes de políticas públicas que demandaram ajustes nos estudos e documentos jurídicos inicialmente submetidos à consulta pública em 2021.

Uma das alterações, que deve ser discutida durante as sessões, é a obrigação da execução das obras de acesso ao Porto de Aratu, na Bahia, por parte da concessionária, que também deve realizar intervenções para solucionar conflitos urbanos em 40 municípios. Além disso, estudos sobre trechos para futuros investimentos deverão ser feitos pela empresa.

Os modelos de renovação de concessão também passaram por atualizações, em conformidade com as novas diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes. Desse modo, o valor de outorga a ser pago pela renovação chega a R\$1,3 bilhão e a indenização dos trechos inativos que a FCA pretende devolver – aproximadamente 2,1 mil quilômetros – está estimada em R\$3,6 bilhões.

### FCA

A malha ferroviária concedida à FCA conta com 7.856,8 quilômetros de extensão, cruzando os estados da Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Sergipe, além do Distrito Federal. Ela tem distribuição pelos corredores Centro-Leste, Centro-Sudeste, Minas-Bahia e Minas-Rio, sendo considerada a maior malha ferroviária em extensão e alcance do Brasil.

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

*Data: 30/09/2024*



## PORTAL PORTO GENTE

### AUTORIDADES DE SANTOS E LAS PALMAS FARÃO CONVÊNIOS ENTRE OS DOIS PORTOS

*Redação Portogente*

Porto espanhol fica nas Ilhas Canárias, uma Zona Franca, conectada a 510 portos em 135 países



A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu, na última quinta-feira (26), na sua sede, comitiva da Autoridade Portuária de Las Palmas, importante e estratégico porto situado nas Ilhas Canárias, Espanha. O presidente da APS, Anderson Pomini, e Beatriz Calzada Ojeda, presidente da Autoridade Portuária de Las Palmas, autorizaram estudos para a celebração de convênios e parcerias entre os dois portos.

*Foto: Divulgação/APS*

Las Palmas é o maior porto multipropósito do Atlântico médio e da Espanha, tem um calado que varia de 30 a 50 metros, fica próximo à costa do Marrocos e distante 2 mil quilômetros da península Ibérica. É porta de entrada para a Europa e a África. A presidente Beatriz Ojeda informou que, com a crise de segurança no Mar Vermelho, a movimentação de Las Palmas cresceu 40%.

Beatriz Ojeda informou também que há expectativa de que Las Palmas seja incluído em novas rotas de navegação para navios vindos do Brasil, por ser um trajeto mais curto, o que reduz a emissão de carbono. Há ainda a vantagem de Las Palmas ter tradição no envio de cargas para a África, principalmente de alimentos e doações humanitárias. Afirmou que há uma média de 30% de perda das cargas relacionadas a doações quando o transporte não é realizado por especialistas em atender o continente africano.

A comitiva de Las Palmas sinalizou ainda com as vantagens de empresas brasileiras que pretendam se instalar no arquipélago, formado por oito ilhas e que tem dois milhões de habitantes.

O crescimento do mercado consumidor na África tem atraído empresas de vários países às Canárias. Os impostos cobrados na Europa continental estão em cerca de 25% e, nas Canárias, considerada Zona Franca, são da ordem de 4%. O Porto de Las Palmas recebe três milhões de passageiros de cruzeiros por ano. Mas, considerando todas as ilhas do arquipélago, as Canárias somam 18 milhões de visitantes/ano.

A Autoridade Portuária de Las Palmas é responsável por cinco portos e duas marinas na Ilha de Grande Canárias. Dentre as principais cargas movimentadas estão combustíveis, frutas e pescados. Las Palmas movimenta 1,2 milhões de TEUS/ano e atende 510 portos em 135 países. Dispõe também de importante infraestrutura para reparos navios, com estaleiros que servem a indústria petroleira e outros segmentos do setor.

O presidente Anderson Pomini fez uma explanação sobre os planos de investimento e expansão do Porto de Santos, abordando também os projetos de descarbonização e das parcerias já encaminhadas entre Santos e os portos de Barcelona, Valência e Algecira, na Espanha continental.

Houve troca de brindes e placas entre os dois portos. O encontro foi prestigiado pelos diretores de Administração e Finanças, Júlio Cezar Alves de Oliveira; de Operações, Beto Mendes e de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Gustavo Pereira.

Integram a comitiva de Las Palmas, que também conheceu o Porto de Santos em visita embarcada pelo canal de navegação, o diretor Francisco Javier Trujillo Ramírez; a chefe de Gabinete, Angélica Muñoz Redondo; Luis Padilla Macabeo, diretor de Relações com a África; Bernardino Santana Rivero, conselheiro de Boluda e Suárez e Alexandre Bolson, advogado brasileiro/espanhol, assessor de Las Palmas para Assuntos com o Brasil.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 30/09/2024**

## MUSEU DO PORTO COMEMORA 35 ANOS

*Redação Portogente*



*Evento homenageou trabalhadores aposentados ou falecidos*

O Museu do Porto de Santos, mantido pela Autoridade Portuária de Santos (APS), comemorou na última quinta-feira, 26 de setembro, os seus 35 anos de instalação. A cerimônia foi realizada no pátio do Museu e contou com homenagem a antigos trabalhadores do Porto.

Em sua fala, o presidente da APS, Anderson Pomini, ressaltou a importância daqueles que fizeram a história do Porto: "A Autoridade Portuária tem obrigação de lembrar, sempre que possível, aqueles que fizeram com que o Porto de Santos chegasse a este momento como um dos maiores portos do mundo", disse ele, referindo-se aos ex-empregados.



Foram homenageados os ex-empregados Antônio Carlos da Mata Barreto (que foi o idealizador do Museu), Eduardo Mateus Machado, José Augusto Gomes, José Pascon Rocha, Júlio Marcus Villela Blanco, Pedro Pinto e Silvio Taboada Ramos.

Inaugurado em 1º de setembro de 1989, o Museu do Porto de Santos ficou sem receber visitantes de 2020, devido à pandemia de covid-19, até julho do ano passado, quando foi reaberto. Conta com acervo de aproximadamente dois mil itens, que inclui documentos, fotografias, instrumentos náuticos e ferramentas.

Nesta celebração de 35 anos, foi inaugurada a revitalização da embarcação Igara, um pequeno navio doado à Autoridade Portuária há quase um século (1926) e que faz parte do acervo do Museu.

O museu abriga também inúmeras raridades que preservam e contam os detalhes da história do Porto de Santos. Funciona de segunda a sábado, das 9h às 17h. Localiza-se na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº, esquina com Rua Conselheiro João Alfredo, bairro Macuco, em Santos, próximo à estação Porto do VLT. Informações e agendamentos de visitas pelo e-mail [museudoporto@portodesantos.gov.br](mailto:museudoporto@portodesantos.gov.br).

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 30/09/2024**

## NAVIO-BOMBA NO PORTO DE SANTOS É ASSUNTO POLÍTICO

*Editorial Portogente*



É de suma importância o conhecimento dos riscos

### *Navio de Regaseificação entrando no canal de Santos*

Em tempo de eleições municipais, o caso do navio bomba é assunto destacado na cidade do Porto de Santos, como uma grave ameaça. As cidades precisam avaliar cuidadosamente as sinergias de cada projeto que acolhem, garantindo que tragam prosperidade, qualidade de vida e empregos qualificados, sem expor a população a riscos

desnecessários. A transparência sobre esses riscos envolvidos e sua ampla divulgação para a comunidade afetada são essenciais e inegociáveis.

### ***Veja mais: Cadeiras são para sentar?***

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116107-cadeiras-sao-para-sentar>

Atualmente, o navio de regaseificação de Gás Natural Liquefeito, GNL Hoegh Giant, está fundeado na cabeceira do Porto de Santos, representando um risco significativo para a população local. Com capacidade para armazenar 170.000 m<sup>3</sup> de gás natural e processar até 14 milhões de m<sup>3</sup>, esse navio poderia, em caso de acidente, gerar uma explosão com o poder destrutivo de 55 bombas de Hiroshima. No entanto, esse risco ainda não foi devidamente discutido ou esclarecido junto à sociedade.

### ***Veja mais: Navio-bomba: potencial equivalente a 55 bombas de Hiroshima no Porto de Santos***

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114017-navio-bomba-potencial-equivalente-a-55-bombas-de-hiroshima-no-porto-de-santos>

Nos últimos anos, a demanda por gás natural cresceu e o uso de unidades de regaseificação, como a de Santos, se intensificou. Em geral, essas unidades são instaladas em áreas offshore para minimizar os riscos. Entretanto, em Santos, a escolha foi por um local dentro do porto, a menos de 1 km de um terminal de combustíveis. Isto amplifica o perigo em caso de acidente.

### ***Veja mais: Terminal de gás natural liquefeito (GNL) é em mar aberto (OFFSHORE)***



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115933-terminal-de-gas-natural-liquefeito-gnl-e-em-mar-aberto-offshore>

Além disso, o transporte de navios carregados de gás pelo canal do Porto de Santos, um trecho sinuoso e altamente movimentado, aumenta consideravelmente o risco de colisões e acidentes. Qualquer incidente nesse cenário teria impactos devastador, colocando em risco vidas humanas, os terminais e a população que vive nas proximidades.

**Veja mais: Energia solar na neindustrialização do Brasil**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115965-energia-solar-na-neoindustrializacao-do-brasil>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/09/2024



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – PELT: UM MAPA PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA CATARINENSE**

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

A iniciativa do Governo de Santa Catarina, em elaborar o Plano Estadual de Logística de Transportes (Pelt), representa um importante passo para garantir o desenvolvimento sustentável e a competitividade do estado nos próximos anos. Ao traçar um plano estratégico para o setor de transportes, Santa Catarina demonstra sua visão de futuro e seu compromisso em construir uma infraestrutura logística moderna e eficiente.

O Pelt, ao realizar uma análise aprofundada dos modais de transporte existentes e projetar as necessidades futuras, permitirá ao estado identificar gargalos, otimizar recursos e definir prioridades para investimentos. Com um planejamento sólido, Santa Catarina estará mais bem preparada para atender às demandas de sua economia em constante evolução, garantindo a fluidez do transporte de cargas e de pessoas e reduzindo os custos logísticos.

A participação de diversos atores no processo de elaboração do Pelt, como representantes do governo estadual, da indústria e de outras entidades, é um sinal claro de que o estado busca construir um plano consensual e que atenda aos interesses de todos os envolvidos. Ao unir a experiência da Infra S.A. com o conhecimento local, Santa Catarina garante que o Pelt seja um documento técnico e estratégico, capaz de orientar as ações do governo nos próximos anos.

A elaboração do Pelt também demonstra a importância que o governo catarinense atribui à atração de investimentos. Ao apresentar um plano de longo prazo para o setor de transportes, o estado sinaliza aos investidores que possui uma visão clara de seu futuro e que está comprometido em criar um ambiente de negócios favorável. Com um planejamento estratégico bem definido, Santa Catarina se torna um destino mais atrativo para empresas que buscam expandir suas operações no Brasil.

Vale destacar que o Pelt representa um marco importante para o desenvolvimento de Santa Catarina. Ao investir em planejamento estratégico e em infraestrutura de transportes, o estado demonstra sua capacidade de se adaptar às mudanças do mercado e de garantir o seu crescimento sustentável. A expectativa é que o Plano Estadual de Logística de Transportes seja um instrumento fundamental para transformar Santa Catarina em um estado ainda mais competitivo e integrado à economia global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2024

**NACIONAL - HUB – CURTAS - PORTO ITAPOÁ ANUNCIA NOVA FASE DE EXPANSÃO COM INVESTIMENTOS DE R\$ 3 BI**

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

### ITAPOÁ 1

O Porto de Itapoá (SC) anunciou uma nova fase de expansão, com investimentos que somam R\$ 3 bilhões. Desse total, R\$ 500 milhões serão para a compra de equipamentos e à ampliação da área de operações. Segundo seus dirigentes, o objetivo é que a instalação, uma das mais importantes do sistema portuário brasileiro, chegue a 2033 como o maior porto de contêineres da América do Sul, superando o de Santos (SP), atualmente o maior do subcontinente e do Hemisfério Sul.

### ITAPOÁ 2

Detalhes dessa fase de expansão do Porto de Itapoá foram apresentados na semana passada pelo novo CEO do terminal, Ricardo Arten – que, nos últimos anos, esteve à frente do Brasil Terminal Portuário (BTP), uma das principais instalações de contêineres do Porto de Santos. Entre as ações previstas, estão o repaginamento dos gates e a adição de 120 mil metros quadrados de área operacional. Em relação às compras de equipamentos, haverá a aquisição do oitavo portêiner e 12 RTGs (guindastes de pátio). As obras, já em andamento, serão concluídas em dois anos.

### ITAPOÁ 3

De acordo com o diretor de Desenvolvimento de Negócios do Porto Itapoá, Felipe Fioravanti Kaufmann, esses investimentos são necessários para atender à crescente demanda do mercado. “O mercado impõe o aumento de capacidade. Hoje, de Santos (SP) a Rio Grande (RS), movimentamos 8,6 milhões de TEU. Até 2040, serão 15 milhões”, afirmou.

### ITAPOÁ 4

O Porto de Itapoá tem registrado crescimento em suas operações. O primeiro semestre deste ano foi o de melhor movimento em sua história, com 597 mil TEU embarcados ou desembarcados, uma alta de 12% em relação ao mesmo período do ano anterior.

### PREMIADO

O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, recebeu o prêmio Mérito em Administração 2024, na categoria Setor Público. A premiação é dada pelo Conselho Regional de Administração do Rio Grande do Sul. A entrega ocorreu na noite da última sexta-feira, em Porto Alegre. “É uma honra estar recebendo esse reconhecimento do conselho, tanto pessoalmente quanto profissionalmente. E receber representando a Portos RS na administração da área pública demonstra o retorno de todo esforço e toda dedicação na implementação da empresa pública por meio da administração aplicada na prática”, comentou Klinger.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2024

## NACIONAL - ECO101 RECEBERÁ R\$ 7 BILHÕES COM NOVO MODELO DE CONCESSÃO

Duplicação de 169 km e início rápido das obras destacam otimização inédita do contrato rodoviário

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



**O trecho que abrange 478,7 quilômetros da BR-101, passando pelo Espírito Santo e parte da Bahia, será novamente leiloado. Estão previstos investimentos de R\$ 7,18 bilhões (Foto: Aescom/ANTT)**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Ministério dos Transportes (MT) deram um passo importante em sua estratégia para modernizar os contratos de concessão rodoviária no Brasil. Na última quarta-feira (25), o

Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, por unanimidade, a repactuação do contrato de concessão da Eco101, sob a gestão do grupo EcoRodovias, marcando a primeira otimização de uma concessão rodoviária.

Um dos grandes diferenciais da otimização é o prazo acelerado para o início das obras. Com o modelo antigo, o processo de licitação e retomada poderia levar até sete anos, enquanto com a nova abordagem as melhorias podem começar em até 30 dias após a conclusão do leilão. Esse modelo assegura o início imediato das obras de manutenção e restauração do pavimento e da sinalização ao longo do trecho.

Além das melhorias estruturais, o MT estabeleceu mecanismos para garantir que a reclassificação tarifária esteja vinculada ao andamento das obras, promovendo justiça tarifária. O novo contrato terá duração máxima de 15 anos, reforçando o compromisso de assegurar que as rodovias concedidas ofereçam serviços de qualidade e tarifas justas para os usuários. A medida faz parte da Nova Política Pública de Outorgas, implementada em 2023 pelo MT, e visa atualizar contratos antigos que já não atendem mais às demandas atuais, muitos deles assinados na década de 1990. A repactuação prevê a adoção de mecanismos modernos de transparência e eficiência para melhorar a execução das obras e garantir que os serviços sejam entregues com mais agilidade.

O trecho concedido à Eco101, que abrange 478,7 quilômetros da BR-101, passando pelo Espírito Santo e parte da Bahia, será novamente leiloado. Com o novo contrato, estão previstos investimentos de R\$ 7,18 bilhões, dos quais R\$ 1,87 bilhão serão aplicados nos primeiros três anos. O plano inclui a duplicação de 169 quilômetros da rodovia, sendo que 80 quilômetros deverão ser concluídos até 2026. Também serão implantados 41 quilômetros de faixas adicionais, 11 quilômetros de vias marginais e dois Pontos de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 30/09/2024**

## REGIÃO SUDESTE - DNIT REALIZA VISTORIA TÉCNICA EM OBRAS DE DERROCAMENTO DE SP

Comitiva formada por representantes do Governo Estadual, Ministério de Portos e Aeroportos e Ibama acompanhou os serviços em Nova Avanhandava

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



**O projeto de ampliação do canal de Nova Avanhandava, uma parceria entre o Dnit e o Governo de São Paulo, está avançando e tem conclusão prevista para o segundo semestre de 2026 (Foto: Divulgação)**

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) realizou na última quarta-feira (25) uma vistoria técnica nas obras de derrocamento do pedral de Nova Avanhandava, na Hidrovia do Rio Tietê, em São Paulo. A inspeção contou com a presença de representantes do Departamento Hidroviário da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, além de técnicos da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama) e do Ministério de Portos e Aeroportos.

Durante a visita, foi realizada uma reunião de alinhamento sobre o projeto, em que os especialistas discutiram os objetivos das intervenções, técnicas a serem empregadas e medidas de segurança. Após o encontro, os participantes acompanharam as detonações de rochas no canal de navegação e verificaram os monitoramentos ambientais adotados para mitigar possíveis impactos das obras.

O projeto de ampliação do canal de Nova Avanhandava, uma parceria entre o Dnit e o Governo de São Paulo, está avançando e tem conclusão prevista para o segundo semestre de 2026. Com um investimento de R\$ 293,8 milhões, a obra envolve o aprofundamento do canal em 3,5 metros ao longo de 16 quilômetros, com a remoção de 552 mil m<sup>3</sup> de rochas. O objetivo é melhorar a



navegabilidade, inclusive em períodos de estiagem, e aumentar a capacidade de movimentação de cargas, que já atingiu 2,5 milhões de toneladas em 2023.

A inspeção técnica permitiu a troca de informações valiosas, contribuindo para o aprimoramento de futuras iniciativas hidroviárias e reforçando o compromisso das autoridades em garantir a execução segura e eficiente do projeto.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/09/2024

## REGIÃO SUDESTE - AGRO DE MINAS GERAIS BATE RECORDES HISTÓRICOS NAS EXPORTAÇÕES

Setor registra crescimento de 15% na receita e atinge US\$ 11,1 bilhões em vendas internacionais

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



*A soja em grãos, farelo e óleo de soja somaram US\$ 2,9 bilhões em receita, com 6,5 milhões de toneladas exportadas, aumento de 18% em relação ao mesmo período em 2023 (Foto: Diego Vargas/Seapa)*

As exportações do agronegócio de Minas Gerais atingiram novos recordes nos primeiros oito meses de 2024, conforme mostram os dados de janeiro a agosto. O setor registrou um aumento de 15% na receita e 14% no volume exportado em relação ao mesmo período do ano anterior, alcançando os melhores resultados desde o início da série histórica em 1997.

No total, foram US\$ 11,1 bilhões em receita e 12,4 milhões de toneladas embarcadas para 165 países. Segundo a Superintendência de Inovação e Economia Agropecuária da Secretaria de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, a receita anual pode chegar a US\$ 17 bilhões se o cenário atual se mantiver.

O secretário de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Thales Fernandes, destacou o papel fundamental da excelência do agro mineiro nos resultados. “Nosso agronegócio produz com responsabilidade, qualidade, segurança e muita atenção a cada etapa. Cada item que embarcamos é fruto da união entre trabalho bem feito, conhecimento, aplicação de tecnologias e competência de cada elo da cadeia”, afirmou.

Em agosto deste ano, as exportações do agronegócio mineiro somaram US\$ 1,3 bilhão, com 1,4 milhão de toneladas exportadas. Embora tenha havido uma leve queda de 4,2% na receita e 18% no volume em comparação a agosto de 2023, espera-se que a receita mensal continue em torno de US\$ 1 bilhão até o final do ano.

As exportações de café tiveram desempenho excepcional, com receita de US\$ 4,5 bilhões e o embarque de 19 milhões de sacas para 85 países. Isso representa um crescimento de 33% na receita e 28,4% no volume exportado. O café solúvel, em particular, registrou um aumento expressivo, com um crescimento de 625% no valor e 619% no volume, impulsionado por maiores compras de países como Rússia e Países Baixos.

A soja em grãos, farelo e óleo de soja somaram US\$ 2,9 bilhões em receita, com 6,5 milhões de toneladas exportadas. Apesar de uma leve retração na receita devido à redução da safra, o volume exportado aumentou 18%. O setor sucroalcooleiro, composto por açúcar de cana, álcool e outros açúcares, também apresentou resultados expressivos, com receita de US\$ 1,4 bilhão e 2,9 milhões de toneladas exportadas. O açúcar destacou-se, com aumentos de 32% no valor e 23% no volume.

O setor de carnes registrou crescimento de 12% no volume exportado, com 315 mil toneladas, gerando US\$ 993 milhões em receita, um aumento de 10%. A carne bovina liderou o segmento, com receita de US\$ 706 milhões e 601 mil toneladas embarcadas. No setor de silvicultura, as exportações

de celulose, madeira, papel e borracha totalizaram US\$ 793 milhões e 1,2 milhão de toneladas, com a celulose sendo o destaque, somando US\$ 773 milhões e 1,1 milhão de toneladas exportadas.

### Novos mercados

A China permaneceu como o maior mercado para os produtos agropecuários de Minas Gerais, respondendo por US\$ 3,4 bilhões em exportações. Outros compradores importantes incluíram os Estados Unidos (US\$ 1,1 bilhão), Alemanha (US\$ 779 milhões), Itália (US\$ 450 milhões) e Bélgica (US\$ 438 milhões). Além desses, novos mercados foram conquistados no período, como Sérvia, Barbados, Turcomenistão e São Vicente e Granadinas, que passaram a importar produtos do agronegócio mineiro.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 30/09/2024*

### REGIÃO SUDESTE - COMITIVA CHINESA VISITA PORTO DE SANTOS E AVALIA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS

Liderada pelo vice-ministro Zhao Zenglian, delegação elogia infraestrutura e discute expansão do comércio agrícola com o Brasil

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



*Os visitantes chineses ficaram impressionados com a infraestrutura do Porto de Santos, os sistemas de controle e os números de exportação (Foto: Divulgação)*

Representantes da Administração Geral de Alfândega da China (GACC) visitaram o Porto de Santos (SP) na última quinta-feira (26). Lá, participaram de reuniões com a Autoridade Portuária e conheceram um dos terminais de exportação de grãos. A comitiva, liderada pelo vice-ministro chinês Zhao Zenglian, foi recebida por Carlos Goulart, secretário de Defesa Agropecuária do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), e por Augusto Billi, diretor do Departamento de Negociações Não-Tarifárias e de Sustentabilidade da Secretaria de Comércio e Relações Internacionais, além de outros dirigentes da pasta.

Os visitantes chineses ficaram impressionados com a infraestrutura do Porto de Santos, os sistemas de controle e os números de exportação. Durante a visita, a delegação observou de perto os processos de controle e amostragem de grãos, conduzidos pelos auditores fiscais agropecuários que atuam no porto.

A China é o principal parceiro comercial do Brasil no setor agrícola, representando 33,91% das exportações brasileiras. Nos primeiros oito meses de 2024, o Brasil exportou cerca de US\$ 38 bilhões em produtos agrícolas para o mercado chinês, com 68% desse valor vindo do complexo da soja.

Dois dias antes, em Brasília, o Mapa e a comitiva chinesa discutiram estratégias para expandir o comércio agropecuário entre os países. As conversas focaram na revisão e atualização de protocolos

sanitários e fitossanitários, com o objetivo de fortalecer ainda mais a já sólida parceria entre Brasil e China.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 30/09/2024

## REGIÃO SUL - PLANO LOGÍSTICO DE SANTA CATARINA PROPÕE PLANEJAMENTO ATÉ 2050

Com a colaboração da Infra SA, o PELT propõe um planejamento de transporte robusto para atender demandas econômicas por 25 anos

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



*Detalhes sobre o PELT, que será desenvolvido pela Infra SA, foram apresentados durante encontro na sede da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc) (Foto: Filipe Scotti/Fiesc)*

O Plano Estadual de Logística de Transportes (PELT) deverá propor um planejamento logístico para o estado de Santa Catarina para os próximos 25 anos, até 2050. Detalhes referentes ao plano, que será desenvolvido pela Infra SA — empresa federal vinculada ao

Ministério dos Transportes —, foram apresentados no último dia 20 durante encontro realizado na sede da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc).

Entre os objetivos da PELT, conforme já anunciado no mês de maio, estão fazer avaliações atuais e futuras dos modais de transporte, planejar ações e intervenções para transformar a situação de momento na situação desejada.

“A função do PELT é melhorar a cadeia logística do estado de Santa Catarina. E nós vamos fazer esse Plano a quatro mãos. Vamos unir a experiência da INFRA, com a participação dos representantes do Governo do Estado e das principais entidades que têm representação na cadeia logística para que saia um PELT bem feito”, afirmou o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), Ivan Amaral.

Durante o encontro, foi realizada a assinatura da ordem de serviço do PELT entre a SCPar Invest SC, que está realizando os investimentos no estudo, e a Infra SA.

“A partir da consolidação desse trabalho, Santa Catarina passa a ter um horizonte para mostrar para os investidores. Os investidores pensam em longo prazo e eles querem uma relação sólida e sustentável e vamos mostrar que Santa Catarina está pensando para 2050. Isso passa uma sensação de segurança ainda maior para que eles possam trazer os investimentos para cá”, comentou o presidente da SCPar Invest SC, Renato Lacerda.

A partir deste estudo, o Governo Estadual terá um documento com uma análise detalhada sobre os diferentes modais de transporte e o planejamento futuro de investimentos que possam atender as demandas da economia catarinense a longo prazo.

A Infra SA já foi responsável pela elaboração do PELT de Rondônia e está desenvolvendo os planos dos estados do Rio Grande do Sul e Minas Gerais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 30/09/2024

## REGIÃO SUL - “É UM MODELO INOVADOR, UMA ALTERNATIVA NA FALTA DE RECURSOS PÚBLICOS”



Em **entrevista exclusiva ao BE News**, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul falou sobre a dragagem na Baía de Babitonga e planos para o complexo catarinense  
Por **CÁSSIO LYRA** [cassio.lyra@redenenews.com.br](mailto:cassio.lyra@redenenews.com.br)



*Segundo o diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Elias Vieira, o aprofundamento do canal da Baía de Babitonga visa passar dos atuais 14 metros para 16 m (Foto: Gustavo Rotta/SFS)*

**“TEMOS AÍ UMA GRANDE ADEQUAÇÃO PARA A GENTE PODER RECEBER OS NAVIOS DE CONTÊINERES DE 366 METROS, QUE JÁ ESTÃO ESCALANDO A COSTA BRASILEIRA. E AÍ CONSEGUIMOS TRANSFORMAR O PORTO ITAPOÁ EM UM HUB, SE TORNANDO UMA PRIMEIRA PARADA DOS NAVIOS CONTEINEIROS NA REGIÃO”**

O complexo portuário da Babitonga, em Santa Catarina, vive a expectativa para as obras de dragagem de aprofundamento da baía de mesmo nome. É nesse ativo que estão localizados o Porto de São Francisco do Sul e o Porto Itapoá.

A dragagem será viabilizada em modelo inédito no setor portuário. O valor para a obra será financiado pelo Porto Itapoá, terminal privado de contêineres, e o Porto de São Francisco do Sul fará o retorno do montante ao longo de 12 anos, junto com a receita adicional dos navios que passarão a navegar pelo canal aquaviário.

Recentemente, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) concedeu a licença ambiental referente à obra.

Em entrevista exclusiva ao BE News, o diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Elias Vieira, comentou sobre as expectativas em torno da obra, prevista para acontecer no ano que vem, e o trabalho da Autoridade Portuária em buscar mais investimentos, principalmente no modal ferroviário.

**Presidente, a dragagem de aprofundamento tem sido uma das principais demandas dos portos da Baía de Babitonga. O senhor pode explicar como vai funcionar a modelagem para a obra?**

Esse é um modelo de negócio inédito, é uma parceria entre o porto privado de Itapoá e o porto público de São Francisco do Sul. O Porto Itapoá vai emprestar o dinheiro ao porto público. Então a obra será realizada com o dinheiro público emprestado pelo Porto Itapoá. Depois, o Porto de São Francisco do Sul devolverá essa quantia ao longo de 12 anos, junto com a receita adicional dos navios que não entram hoje e passarão a entrar no canal. Então, é um modelo inovador, uma busca de alternativa diante da falta de recursos públicos da União para financiar esse tipo de obra. A gente está sendo criativo, cumprindo a missão do governador Jorginho Mello (PL), também de buscar essas formas que possam alavancar recursos, gerar desenvolvimento. É uma obra muito importante também do ponto de vista da sustentabilidade, que vai permitir o alargamento da praia de Itapoá. Uma obra também muito importante para a sustentabilidade da região, agregando, então, o desenvolvimento econômico com sustentabilidade, com geração de valores que são muito importantes para a comunidade portuária.

**Qual a expectativa para publicação do edital e início das obras?**

Nós temos algumas etapas burocráticas legais a serem vencidas. Estamos aguardando uma anuência da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), uma vez que esse modelo de negócio envolve uma segregação de tarifa portuária. Precisamos da anuência da Antaq. O processo está na agência, imaginamos que vai ser um processo rápido. Temos segurança jurídica no modelo, temos conforto para fazer a operação a partir disso. Nós vamos então celebrar um contrato com o Porto Itapoá, e aí queremos lançar o edital ainda no ano 2024 para iniciar a obra em 2025.

**O canal da Baía de Babitonga passará a quantos metros? E os investimentos?**



O aprofundamento vai ser de 14 metros, que é a nossa medida atual, para 16 metros no canal. Nesse formato em parceria com Itapoá o valor previsto é de R\$ 300 milhões. Serão aproximadamente três milhões de metros cúbicos de areia a ser dragada. E serão outros 6 milhões para o engordamento da praia de Itapoá.

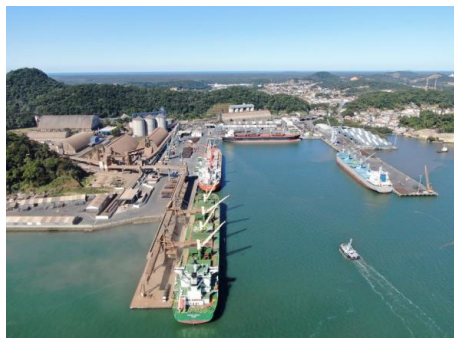
### **Qual a importância dessa dragagem e como vai aumentar a competitividade do complexo portuário?**

Temos aí uma grande adequação para a gente poder receber os navios de contêineres de 366 metros, que já estão escalando a costa brasileira. E aí conseguimos transformar o Porto Itapoá em um hub, se tornando uma primeira parada dos navios contêineres na região, e também para o Porto do São Francisco do Sul receber os graneleiros. A gente vai conseguir dar mais segurança para a navegação e estamos simulando a possibilidade dos navios não terem de fazer um fundeio. Hoje, a gente tem que fazer um fundo intermediário por conta do tamanho dos navios e pela curva, que é reduzida. Com a obra de ampliação e aprofundamento do canal, a gente tem já uma expectativa de que possa dispensar esse fundeio e a gente ganhe em uma manobra a menos, o que significa maior produtividade no berço.

### **Os portos brasileiros têm trabalhado muito para melhoria dos acessos e uma multimodalidade dos modais para movimentação das cargas. Quais as principais demandas especificamente do modal ferroviário?**

Hoje, a gente tem um acesso ferroviário, ligado à Malha Ferroviária Nacional, da Rumo, que atende 40% do nosso grão, então 40% do grão, que é feito em torno de 4 milhões de toneladas ao ano, chega por ferrovias. O que a gente tem buscado agora junto ao Governo Federal são as medidas para a renovação ou não do contrato da Rumo ou então uma nova concessão, que viria com melhorias em novos investimentos. A gente tem uma capacidade de recepção no porto que é três vezes maior do que esses 4 milhões que a gente recebe hoje, mas para isso é preciso investir. Nós temos uma questão da Serra que tem que ser retificada. Nós não temos a carga de retorno, pois o vagão chega para o porto e sobe vazio, então a gente está buscando, seja uma pera ferroviária, um investimento que viabilize também a carga de retorno, de fertilizantes e de material siderúrgico que são cargas cativas lá no porto, bem importante para o nosso mix e que a possibilidade de ter o transporte ferroviário ajudaria muito.

Na dinâmica do porto a gente consegue ter mais produtividade e movimentar mais cargas, então buscamos isso. Em Santa Catarina nós temos essa diferença também porque o Porto de São Francisco do Sul está hoje conectado à Malha Ferroviária Nacional. É o único porto com essa conexão. Nem os terminais de contêineres que lá temos, como Portonave e Itapoá. Eles não têm a conexão por ferrovia, então é um diferencial nosso. Logicamente é importante investir em novos ramais, mas importante também aqueles que já existem a gente poder otimizar. Não é uma competência do porto, logicamente, mas a gente tem buscado essas melhorias, sobretudo via a Secretaria Estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, essa interlocução com o Governo Federal.



**Porto de São Francisco do Sul: segundo o diretor-presidente, a expectativa é de que o terminal catarinense feche 2024 com crescimento de 7 a 10% em relação ao ano passado**

### **O Porto de São Francisco do Sul vem batendo recordes mensais na movimentação de cargas. Qual a expectativa para 2024?**

A gente está com uma expectativa muito positiva. No ano passado nós tivemos o nosso melhor ano e crescemos 34% em relação a 2022. Este ano a gente espera fechar em torno de 7% a 10% de crescimento em relação ao ano passado, chegando na

casa de 18 milhões de toneladas movimentadas. negócio inédito, em que o terminal privado emprestará dinheiro ao porto público

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2024

### REGIÃO NORDESTE - PORTO SECO SERÁ CONSTRUÍDO EM QUIXERAMOBIM; INVESTIMENTO É DE R\$ 625 MI

Projeto é resultado de negociações entre a Value Global Group, responsável pelo proposta, e a administração municipal

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



*Viabilidade da construção de um “Porto Seco”, no município de Quixeramobim, vem sendo discutida na Secretaria do Desenvolvimento Econômico do Ceará – SDE. Foto: Governo do Ceará*

Quixeramobim, situado no Sertão Central cearense, vai receber um porto seco vinculado à ferrovia Transnordestina, com investimentos que somam R\$ 625 milhões. O projeto é resultado de negociações entre a Value Global Group, responsável pelo proposta, e a administração municipal – ambas firmaram um memorando de intenções em abril deste ano. Com investimento privado, o município contribuirá com a concessão de um terreno com área de 150 hectares.

A finalidade do novo porto seco é proporcionar uma área de transbordo de carga, agilizando os processos alfandegários tanto para exportação quanto para importação, apoiando as operações da Transnordestina.

A expectativa é que sejam criados cerca de 1,3 mil empregos, tanto diretos quanto indiretos. A primeira fase da obra tem previsão de iniciar ainda neste ano, com a etapa de terraplanagem, que se estenderá até 2025. Segundo a Value Global Group, o porto seco terá um terminal para grãos, minérios e contêineres, com ligação direta à ferrovia.

Ricardo Azevedo, CEO da empresa, disse que o grande diferencial do empreendimento será a redução dos custos logísticos, chegando a uma economia de até 50% no valor do frete em comparação ao transporte rodoviário.

O terminal também já teria atraído o interesse de empresas dos setores de grãos e mineração, que firmaram pré-contratos garantindo uma receita inicial de R\$ 5 milhões mensais, contudo os detalhes dessas dessas parcerias estariam sob confidencialidade.

Afrânio Feitosa, secretário de Desenvolvimento Econômico de Quixeramobim, disse que o grupo também está em negociações com distribuidoras de combustíveis, incluindo a Vibra Energia, que foi visitar a área do futuro porto seco. Segundo ele, a Value estima que em 2026 o faturamento mensal será de R\$ 2,5 milhões (a partir de contratos com as empresas), e com a chegada da Transnordestina ao Pecém (CE), esse valor pode atingir entre R\$ 5 milhões e R\$ 15 milhões por mês.

Antes de se consolidar como porto seco, o terminal funcionará como um centro multimodal de carga e descarga, permitindo o armazenamento de minérios, fertilizantes e contêineres. Após o término da

construção, a empresa pretende solicitar autorização à Receita Federal para operar como porto seco, beneficiando-se de vantagens fiscais e aduaneiras.

Quixeramobim é o primeiro município do Ceará a formalizar um projeto dessa magnitude.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/09/2024

## FERROVIAS - BRADO REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PELO PORTO DE ITAGUAÍ

A operação teste ocorreu em julho e foi estruturada pela companhia em parceria com a Cargil, MRS, Maersk e o terminal portuário do Sepetiba Tecon

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



**A combinação das operações ferroviárias da Brado e da MRS vai evitar a emissão de cerca de 177 toneladas de CO2 por viagem, o equivalente à emissão anual de 38 veículos. No futuro, a operação tem potencial para outras cargas, além do algodão. Foto: Divulgação**

A Brado realizou, pela primeira vez no Brasil, o transporte de algodão de fazendas do Mato Grosso até o Porto de Itaguaí (RJ) por ferrovia. A operação teste ocorreu em julho e foi estruturada pela companhia em parceria com a Cargil, MRS, Maersk e o terminal portuário do Sepetiba Tecon, visando reduzir a emissão de gases de efeito estufa. Ao chegar no porto, o produto foi exportado para Bangladesh, na Ásia.

A nova rota foi planejada para diversificar os trajetos, portos e modais de transporte, com foco em sustentabilidade e eficiência. A viagem teste pela nova rota usou 40 vagões, que levaram 40 contêineres carregados com pouco mais de mil toneladas de pluma de algodão.

A operação começou nas algodozeiras de Mato Grosso, onde a pluma foi carregada em caminhões, que percorreram 780 km até o terminal da Brado, em Rondonópolis. Ali foi realizada a transferência da carga do caminhão para o contêiner – chamada de crossdocking. Embarcados no trem da Brado, os contêineres seguiram por 1.392 km pela ferrovia até Sumaré (SP), onde a Brado tem outro terminal multimodal, um hub de integração logística da ferrovia.

Lá, os contêineres foram transferidos para o trem da MRS e continuaram a viagem, por 568 km, até o terminal do Sepetiba Tecon, no Porto de Itaguaí, onde a composição ferroviária foi descarregada diretamente dentro da área portuária para embarque dos contêineres em navios da Maersk, com destino a Bangladesh.

A combinação das operações ferroviárias da Brado e da MRS vai evitar a emissão de cerca de 177 toneladas de CO2 por viagem, o equivalente à emissão anual de 38 veículos. No futuro, a operação tem potencial para outras cargas além do algodão na exportação e ainda para transportar cargas importadas até Sumaré ou Rondonópolis e bens de consumo para Mato Grosso.

“Descarbonizar a cadeia de suprimentos é fundamental para tornar o produto brasileiro cada vez mais competitivo no mercado internacional. Contar com parceiros comprometidos com o mesmo objetivo, trabalhando no fortalecimento da multimodalidade, nos possibilita a abertura de um novo fluxo logístico para escoamento da produção de algodão, visando atender as demandas de nossos clientes”, afirma Ellen Molina, gerente Multimodal da Cargill.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/09/2024**

## REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO DE FERTILIZANTES CRESCE 16% EM AGOSTO NO PORTO DO ITAQUI

Números são recorde para o mês, de acordo com a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (COPi)

Por JÚNIOR BATISTA [junior.basta@redebene.com.br](mailto:junior.basta@redebene.com.br)



**O CEO da Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi), Eloy Guilherme, destaca que a empresa foi a responsável pela movimentação no local. Foto: Divulgação**

O Porto do Itaqui (MA) registrou alta de 16,18% na movimentação de fertilizantes no mês de agosto, na comparação com julho. Foram 504.030 toneladas de fertilizantes descarregados. Em julho, esse número foi de

430 mil toneladas.

O CEO da Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi), Eloy Guilherme, destaca que a empresa foi a responsável pela movimentação no local. “Temos um time comprometido com os valores da companhia, e esses fatores combinados foram determinantes para que a Copi alcançasse uma operação recorde e segura”, afirma.

Ele ressaltou o sistema mecanizado do terminal, que possibilita uma média mensal de 506 toneladas de mercadoria movimentadas por hora, e que os investimentos recentes na operação de carregamentos e descarregamentos permitiu esse aumento.

“Diversos fatores contribuíram para isso, entre eles, os investimentos substanciais em infraestrutura, como a modernização das instalações portuárias e a aquisição de novos equipamentos, além da capacitação contínua da equipe. O crescimento da demanda no segundo semestre também impulsionou o volume de cargas movimentadas”, explica o CEO da empresa.

O presidente do Sindomar, Daniel Pereira, elogiou essa sistematização. “Este recorde reflete o comprometimento com a excelência e eficiência. Esse marco coloca o Porto do Itaqui em uma posição de destaque no cenário nacional”, afirma.

### Processo

A operação de descarregamento segue um rigoroso processo. O navio passa pelo processo de amarração e liberação de acesso, enquanto a companhia posiciona os equipamentos no cais. A descarga pode ser mecanizada, com esteiras transportando diretamente para o armazém, ou convencional, com a carga sendo transferida para caminhões através de funis/moegas.

Em agosto de 2024, a operação mecanizada descarregou 166 mil toneladas, a movimentação ferroviária totalizou 48 mil toneladas, e o envase em Big Bags alcançou 22 mil toneladas. Big Bags são grandes sacos flexíveis usados para armazenar e transportar materiais a granel.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 30/09/2024**



### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO SE ENGANE: HÁ O SUFICIENTE PARA TODOS



#### HUDSON CARVALHO

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

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br) | [elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com)



A abundância tornou-me pobre

Ovídio, poeta romano (43 a.C – 17 d.C)

Uma das piores crenças que povoam o imaginário da humanidade, se não for a pior, é o Princípio da Escassez: “Não tem para todo mundo” é o lema.

Atendendo a esse chamado, consumimos por impulso, sem avaliar a real necessidade de utilizarmos o produto ou serviço oferecido. Quantas vezes você já ouviu: “oferta por tempo limitado”, ou “enquanto durarem os estoques”. E você, ... compra. No débito, no cartão, ou no PIX.

Se o impacto desse princípio fosse restrito apenas ao consumo em si, seria tolerável. O problema é que ele se espalha para outras dimensões mais complexas, trazendo à tona as mais graves condições que envolvem o ser humano que vive em nosso tempo.

Quero começar a desmistificar essa história fazendo uma simples brincadeira de números com você.

A superfície do planeta Terra (só de terra mesmo, descontados os oceanos), é de 150 milhões de quilômetros quadrados. Se considerarmos que somos 8 bilhões de habitantes, teríamos um pouco mais de 53 pessoas vivendo em cada quilômetro quadrado. Meus amigos, cabem 143 Campos de Futebol em um quilômetro quadrado. É pouca gente para muita área. Alguns dirão que em muitos lugares é impossível plantar, criar animais ou construir. É verdade, mas ainda assim, há espaço de sobra.

Falamos de um lugar para morar? Vamos falar de comida? Entre no Google e faça a seguinte pergunta: quantas toneladas de alimentos são produzidas todos os anos?

A resposta será: 5.200 bilhões! São cerca de 650 toneladas por habitante. Muito, não? Então, há o que comer. É só uma questão de distribuição, algo que nós, que trabalhamos com Logística, portos e Transporte, conhecemos muito bem.

Incluindo essas duas observações na Pirâmide de Maslow, aquela que descreve a hierarquia das necessidades humanas, a base está atendida: Necessidades Fisiológicas (comer) e de Segurança (um teto sobre a cabeça).

O dilema, porém, não está na base da pirâmide. Está na penúltima, chamada Estima, que trata do reconhecimento pessoal, status e autoestima, do que desejamos possuir. Focamos o reconhecimento pessoal e o status no “ter” e não no “ser”.

***Desculpe-me o trocadilho, mas o “ter” não tem limites. Focados em possuir sempre mais, na tentativa de aumentar nosso status, partimos em busca de um objetivo que se move continuamente “ao infinito, e além”. Daí a autoestima fica baixa, gerando ansiedade que facilmente se transforma em depressão, o grande mal que aflige a sociedade e as empresas da atualidade.***

Se não fosse assim, os consultórios dos terapeutas não estariam cheios, os “coaches” e mentores não teriam metade da “importância” que tem e saúde emocional (para não dizer, mental) não seria a maior preocupação das áreas de Recursos Humanos que conheço.

Você pode estar pensando: “Não é fácil fazer as entregas que exigem de nós hoje em dia, e os empregos não estão tão fáceis assim”.

De novo, esse tipo de observação parte do Princípio da Escassez, num universo de abundância. Participo de uma dezena de grupos de WhatsApp que anunciam vagas de todos os tipos: de faxineiro a diretor. Não consigo contar a quantidade de oportunidades de trabalho oferecidas todos os dias. E há centenas de grupos aos quais não tenho acesso.

Se há algum tipo de escassez por aqui, é de qualificação. Nos (poucos) processos de seleção que cuidamos (não é nosso negócio principal. Só fazemos quando o cliente pede que busquemos os profissionais certos para ocupar posições nos projetos que temos em andamento com eles), menos de 5% dos candidatos atendem ao perfil técnico ou comportamental necessário. Escassez num terreno de abundância. Há uma enormidade de treinamentos, cursos, materiais de qualidade, disponíveis por um baixíssimo custo, ou até grátis em qualquer rede social que você acessar. Mas é necessário “abundância de vontade” para acessá-los, processá-los e fazê-los trabalhar em nosso favor.

Desenvolver-se na direção certa não é tarefa fácil. Recebo muitos pedidos do tipo “me indique para aquela vaga” e poucos, quase nenhum, dizendo “me ajude a desenvolver minhas competências”.

Não se equivoque: praticar a disciplina e pedir ajuda são atos que só os vitoriosos fazem. Nesse mercado de trabalho onde todos atuamos, há poucas certezas, mas uma delas é a necessidade imperiosa de usar disciplina e esforço próprio de forma abundante, sem economia.

Como dizem, “parta para cima”! A carreira e a vida são suas, para cuidar e crescer.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2024

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - OS DESAFIOS LOGÍSTICOS DA BAHIA



### WALDECK ORNÉLAS

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

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

Uma conjugação de fatores tem feito a Bahia enfrentar, simultaneamente, um conjunto de desafios cuja resolução poderá colocá-la diante de um novo cenário de acelerado desenvolvimento ou condená-la a um longo período de estagnação. Este momento crucial está relacionado com as questões logísticas e de infraestrutura.



Apoiada basicamente em uma extensa malha rodoviária, a Bahia teve a má sorte de ver a única concessão federal existente em seu território submetida ao critério da menor tarifa. Com isto, a modernização necessária foi mandada para as calendas.

Esta inadequada estruturação de projeto trouxe graves danos à Bahia, com reflexos nacionais. É que condenou longo trecho da BR-116 – o principal eixo rodoviário longitudinal do país – e o trecho Feira de Santana-Salvador da BR-324 – o único acesso à capital do Estado e aos portos da Baía de Todos os Santos (BTS) – a não receberem os investimentos indispensáveis sequer para sua conservação e manutenção.

***Impressionante é que, decorridos 14 anos do equívoco cometido – em uma concessão de 25 anos – a burocracia nacional não tenha, até hoje, conseguido resolver o imbróglio! Finalmente, fala-se em rescindir o contrato de concessão, a partir do final deste ano. Enquanto isto, a economia e a população baiana sofrem prejuízos irreparáveis.***

De resto, a malha rodoviária não tem sido ampliada nem melhorada, como é o caso da BR-242, indispensável para o escoamento dos grãos do Oeste baiano para os portos do litoral do Estado.

Da maior gravidade, e pior ainda, é a situação da malha ferroviária, hoje quase inexistente, apesar de historicamente extensa. O conjunto de estruturas da antiga SR-7 da extinta Rede Ferroviária Federal – que fazia a ligação do Sudeste com o Nordeste do país – encontra-se praticamente desativado.

Depois de 28 anos de abandono, pela concessionária Ferrovia Centro Atlântica (FCA), subsidiária da VLI, conta-se nos dedos de uma mão o número de clientes que ainda resistem, por imperiosa necessidade, a um serviço na velocidade de 11km/hora, transportando volume insignificante de carga, por opção comercial de quem tinha a missão de desenvolver o negócio.

Como se não bastasse, encaminhando a renovação antecipada de sua concessão, a FCA tem o desplante de propor que permaneça no limbo a definição quanto ao futuro do eixo ferroviário principal, de Corinto (MG) a Senhor do Bonfim, que atende à Região Metropolitana de Salvador, ao Polo Industrial de Camaçari e à Baía de Todos os Santos – o maior porto natural do país –, onde existem dois portos públicos e nove terminais privados.

Mais ainda, propõe a devolução de trechos tão importantes quanto Senhor do Bonfim-Juazeiro – que deveria atender ao importante polo de agricultura irrigada do submédio São Francisco – e Esplanada-Propriá (SE) – que fazia a ligação do Sudeste com o Nordeste.

Lamentável é que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autoridade reguladora do setor – que tem a obrigação de zelar pelos interesses do país – dê curso a uma proposta desta natureza, que, aliás, encontra-se neste momento submetida a audiência pública.

Em outra frente, a Bahia vive a expectativa de que se concretize a implantação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Licitada já com 80% de execução, a FIOL I – trecho Ilhéus-Caetité, foi concedida à Bahia Mineração (BAMIN), sendo recorrentes, nos meios econômicos e na imprensa, dúvidas quanto à sua conclusão. Prevista para 2025, fala-se agora em 2027. Estará a ANTT monitorando o andamento das obras?

Paralelamente, a INFRA, empresa do Ministério dos Transportes, já contratou a conclusão da FIOL II – trecho Caetité-Barreiras, passo considerado essencial para viabilizar a concessão conjunta da FIOL II e III com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), que se estende de Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT) e Lucas do Rio Verde (MT), criando o grande corredor ferroviário transversal que proporcionará o surgimento de uma nova – e mais econômica – alternativa logística para o escoamento dos grãos do Centro-Oeste brasileiro.

Tudo isto depende, inclusive, mas não só, da conclusão do Porto Sul, em Ilhéus, na extremidade Leste da FIOL, também a cargo da BAMIN, que acaba de ter autorizado financiamento de R\$4,59 bilhões, do Fundo da Marinha Mercante, para sua implantação.

Como se vê, por sua localização geográfica, a Bahia é passagem obrigatória na ligação Nordeste-Sudeste/Sul do país, assim como do Centro-Oeste para os portos do litoral, sendo inexplicável, ininteligível e inaceitável, a situação crítica em que se encontra, em face do vazio que provoca na integração logística do país.

Embora numa perspectiva de atendimento à demanda presente – que apenas a chegada da BYD já desequilibra –, coube ao setor portuário da Baía de Todos os Santos, romper a inércia que, há algum tempo, tem acometido a economia baiana. Refiro-me à recente inauguração da rota Bahia-Ásia, de frequência semanal, operada por porta-contêineres do tipo New Panamax, com capacidade de transporte de 15.000 TEUs, para os portos de Singapura, de Yantian, Ningbo, Shangay e Qingdao (China) e Busan (Coréia do Sul).

Isto só se tornou possível graças aos investimentos previamente realizados no TECON-Salvador (Wilson, Sons), assim como registram-se outros melhoramentos e ampliações feitas no Temadre (Acelen), no Terminal Portuário Cotegipe (Dias Branco), no Terminal de Granéis Sólidos de Aratu (CS Ports) e no Enseada Terminal Logístico, fortalecendo o Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos – BTS-Port.

Converter a Baía de Todos os Santos em um importante e estratégico hub-port para o Atlântico Sul constitui a meta a ser conquistada no desdobramento destes movimentos.

Acresça-se a este conjunto de pendências a indispensável implantação da Hidrovia do Rio São Francisco – cuja gestão acaba de retornar para a autoridade portuária federal na Bahia, a Codeba – uma tradicional e histórica via navegável, e sua integração hidro-ferroviária, em Juazeiro e Bom Jesus da Lapa.

Tudo isto está a exigir uma ampla mobilização, política e social – que ainda não acontece – em defesa dos interesses do nosso Estado, de sua economia e de sua população.

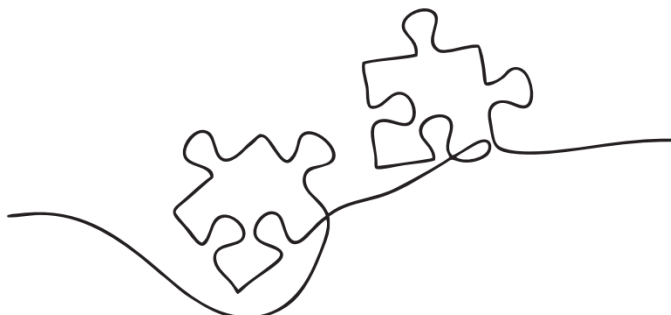
**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 30/09/2024**

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZÔNIA: FRAGMENTAÇÃO DE PERSPECTIVAS E DESAFIOS DE DESENVOLVIMENTO



### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)



As perspectivas alteram substancialmente o que se pensa sobre a Amazônia. Temos uma visão compartilhada cada vez mais fragmentada, com falsidades, reduções e generalizações para cada túnel visual. Como cada universo mental é único, no olhar de um ribeirinho que vê o rio secar e os



peixes morrerem sua realidade será certamente muito diferente de um europeu médio que saboreia uma Castanha do Pará sob o nome de “Brazilian Nuts” e pensa sobre a Amazônia e a sua importância ao mesmo tempo em que acelera um veículo com eletrônica alemã, conteúdo chinês e combustível com petróleo do Oriente Médio.

Como as redes sociais estão fragmentando o mundo em bolhas cada vez menores, estamos em um espaço compartilhado reduzido e múltiplo, pois pouco ou nada há de comum para cada pessoa. E se considerarmos as perspectivas das forças que conduzem os algoritmos de influência, a questão se tornará ainda mais desafiante, pois quem controla o algoritmo seguirá seus próprios interesses. Neste contexto, as instituições nacionais e internacionais que tentam organizar as relações se veem enfraquecidas em suas forças e navegam na sua própria burocracia, tentando encontrar modos de manter uma mínima legitimidade.

***Na perspectiva de quem respira o ar daqui da Amazônia, podemos ter uma pureza maravilhosa ou uma fumaça de queimada que danifica a saúde. Não há uma Amazônia no mundo real, nem uma Amazônia no imaginário coletivo. Temos muitas: da pobreza, do isolamento, do potencial econômico que nunca chega, ao mesmo tempo em que existe a Amazônia da riqueza, das conexões globais e da realidade econômica do presente. Em cada camada social, há quem se aproveite da pobreza ou da riqueza, bem como há quem perca com o outro.***

A quem cabe conjugar todos estes elementos em uma base coletiva e de perspectivas únicas? Como entender da crise e da prosperidade simultâneas? Onde construir uma base comum de entendimentos? Os governos democráticos foram estruturados com este papel, mas eles sempre agradarão a alguns e desagradarão a outros. Quem deve ser agradado? Qual o melhor método para criar um futuro próspero para uma maior quantidade de pessoas? É isso que realmente vem sendo feito?

As respostas destas questões não são fáceis. Entretanto, enganar é bem fácil. Basta olhar as campanhas para as prefeituras do país. O que mais se discute são pautas que não contemplam os principais papéis das prefeituras, por mais que o cidadão esteja ali bem pertinho das políticas públicas das cidades. Seus efeitos positivos e negativos são percebidos com uma velocidade grande e mesmo assim não estamos deliberando a cidade que nos interessa.

Enquanto seguirmos a identificar a Amazônia como “uma”, estaremos fadados ao fracasso no diálogo com os locais. Enquanto falarmos que há riqueza na Amazônia, estaremos distantes dos desafios reais. Enquanto não enfrentarmos as deficiências considerando as sociedades presentes, estaremos perpetuando a lógica colonial. Será que realmente há interesse em desenvolver a Amazônia? Isso parece bem longe das pautas reais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2024

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO QUEREMOS O CAP DA LEI 8.630/93



**SÉRGIO AQUINO**

Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

Com os avanços dos trabalhos da comissão de juristas, denominada Ceportos, o Conselho de Autoridade Portuária, o conhecido CAP, passou rapidamente a ocupar as atenções de seus muitos defensores e de seus poucos opositores. Se a Ceportos tem a missão de avaliar o arcabouço legal portuário, gerando propostas para a sua revisão, os instrumentos de gestão e administração dos portos devem estar no foco das análises centrais.

A gestão e a administração portuárias envolvem entes ligados ao poder central e também os que atuam localmente nos respectivos portos. No cenário local, a administração de cada porto e o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, atualmente dominado pelo Poder Público, têm recebido dedicações especiais.

A descentralização da gestão e da administração é ponto que recebe defesa praticamente unânime. Seguindo as melhores práticas mundiais, o Governo Federal deveria se afastar da administração portuária local e se dedicar às formulações das políticas portuárias e dos planejamentos setoriais. Ainda nesse cenário praticado mundialmente, não haveria Tribunal de Contas da União (TCU) interferindo nos processos licitatórios de arrendamentos e a agência reguladora avançaria ainda mais na regulação responsiva que incentiva os investimentos privados.

Nesse novo ambiente, as energias deveriam ser direcionadas para a recuperação de competências e o fortalecimento dos entes portuários locais, representados pela denominada Autoridade Portuária local e pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

Sabemos que, ao se falar em CAP, alguns opositores alegam que, no passado, tal conselho não aprovava os reajustes tarifários, impedia o surgimento de empresas concorrentes no porto e dificultava a administração. Respeitosamente afirmamos que tais alegações não se sustentam na realidade dos fatos. Quem participou de CAP sabe disso. Os CAPs aprovavam, sim, reajustes tarifários, quando necessários, porém mediante o cumprimento de metas. Sendo a principal meta, o simples cumprimento da obrigação de manter as profundidades dos acessos aquaviários e pontos de atracação, executando as dragagens, já que recebidas tarifas portuárias para tanto. Esse tema é tão atual que já há judicialização de sindicato de operadores portuários pleiteando redução tarifária, em vista de falta de dragagens. Sobre outras alegações, há farta listagem de exemplos de novos terminais que surgiram com a aprovação dos membros de CAP concorrentes, enquanto não são apresentados exemplos de impedimentos alegados.

Os opositores dos CAPs não se atentaram que a sua defesa não é um ato isolado, já que envolve a descentralização e a desburocratização dos processos no sistema portuário, conforme as propostas encaminhadas pela Coalizão Empresarial Portuária para a Cepertos. Principalmente não perceberam que a luta não é para implantar o mesmo CAP da Lei 8.630/93. O único ponto da proposta que recupera o modelo de CAP de 1993 é a sua composição e a votação por meio de quatro blocos: Poder Público, Operações portuárias privadas, Trabalhadores e Usuários do porto.

O CAP que era totalmente deliberativo, na proposta da Coalizão, será deliberativo e/ou consultivo. Na proposta da Coalizão, são apontadas dezesseis competências para o CAP, sendo que, dentre essas, quatro não têm efeito direto sobre a administração portuária. Duas já existem no atual CAP: aprovar o regimento interno do próprio CAP e indicar dois membros do Consad (o conselho de administração da respectiva Autoridade Portuária), além de notificação para a Antaq (a Agência Nacional de Transportes Aquaviários) sobre descumprimentos da Administração Portuária e, ainda, a apreciação de recursos de operador portuário não habilitado.

Das restantes doze competências, nove envolvem pareceres ou manifestações, incluindo emitir parecer sobre os pleitos de reajuste tarifário. Essa última mencionada não se trata de novidade, pois, em função de proposta da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), foi incorporada na concessão da Administração do Porto de Vitória (ES). As três competências restantes, com a previsão legal de deliberação, envolvem questões fundamentais para as avaliações e decisões locais: Homologação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZ, Veto fundamentado à indicação de diretores da Administração do Porto, como uma nova atribuição do novo CAP, e a Homologação do horário do porto.

Resta claro, portanto, que o CAP proposto pela Coalizão Portuária não é o mesmo CAP de 1993. A proposta é para o CAP 2024 e, portanto, não se pretende ressuscitar o mesmo modelo que gerou bons resultados, porém precisa ser atualizado.

Não queremos o CAP 1993. Defendemos o CAP 2024 como sendo instrumento fundamental para a efetiva participação da comunidade local nos rumos e nas competitividades do porto local. O novo CAP 2024 é o grande instrumento de apoio aos administradores portuários modernos, inclusive protegendo-os das constantes trocas motivadas por meros motivos político-eleitorais.

Esperamos que os componentes da Ceportos tenham a sensibilidade de propor o CAP 2024, auxiliando de maneira efetiva nas melhorias da relação cidade-porto e na garantia de administrações portuárias profissionalizadas e longevas, como vivenciam os portos referenciais de outros países.

**SABEMOS QUE, AO SE FALAR EM CAP, ALGUNS OPOSITORES ALEGAM QUE, NO PASSADO, TAL CONSELHO NÃO APROVAVA OS REAJUSTES TARIFÁRIOS, IMPEDIA O SURGIMENTO DE EMPRESAS CONCORRENTES NO PORTO E DIFICULTAVA A ADMINISTRAÇÃO. RESPEITOSAMENTE AFIRMAMOS QUE TAL ALEGAÇÃO NÃO SE SUSTENTA NA REALIDADE DOS FATOS. QUEM PARTICIPOU DE CAP SABE DISSO.**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2024

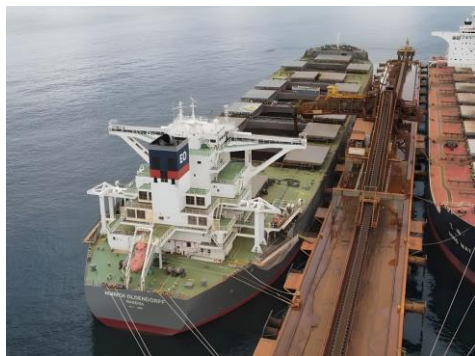


## JORNAL O GLOBO – RJ

### NOVO PRESIDENTE DA VALE ASSUME EM MEIO A 'EMPURRÃO' DA CHINA. ENTENDA

Ações da empresa acumularam alta de 11,5% na semana passada, após governo chinês anunciar um pacote de estímulo à economia, o que vai elevar a demanda por minério de ferro

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



**Embarque de minério: China é principal cliente da Vale — Foto: Divulgação/Vale**

O futuro presidente da Vale, Gustavo Pimenta, tomará posse nesta terça-feira já com um novo vento a favor. No início da semana passada, o anúncio de estímulos à economia pelo governo da China, maior pacote do tipo desde a pandemia, levou as cotações do minério de ferro acima de US\$ 100 a tonelada e poderá ajudar a aliviar um pouco o peso de um dos desafios enfrentados pela mineradora, a perspectiva de moderação da demanda chinesa.

O anúncio se traduziu em alta nas ações da Vale na B3. Até quinta-feira, os papéis da mineradora acumularam alta de 12% na semana, o que significou um aumento de cerca de R\$ 30 bilhões no valor de mercado da companhia. Na sexta-feira, as ações voltaram a subir ao longo do dia, mas a notícia de que a Cosan poderia vender sua participação acionária na mineradora, divulgada no fim do pregão pela agência Bloomberg, fez os papéis fecharem em queda.

Mesmo com a queda de sexta, as ações acumularam alta de 11,5% na semana passada. No ano, a mineradora ainda registra desvalorização de 11% na Bolsa, o que serve de lembrete sobre os desafios que Pimenta enfrentará em sua gestão.

Segundo analistas, além da incerteza sobre a demanda chinesa por minério, a Vale tem dois obstáculos, que terão que ser logo enfrentados por Pimenta: encerrar uma renegociação sobre concessões de ferrovias e fechar um acordo para a reparação pelos danos causados pelo rompimento da barragem da Samarco em Mariana (MG), em 2015.

Para Igor Guedes, analista da gestora e corretora Genial Investimentos, a reação positiva das ações da Vale ao pacote da China parece ter sido exagerada. Em parte, a alta expressiva poderia ser explicada pelo fato de que as cotações estavam abaixo até mesmo do seu potencial, devido aos outros obstáculos enfrentados pela companhia, marcados pelo risco político.

### 'Muda pouco', diz analista

O ponto de Guedes é que, por mais que seja expressivo, o novo pacote chinês de estímulos não parece mudar estruturalmente o desafio de ter que lidar com uma demanda mais moderada por minério de ferro:

— Para mim, muda pouco. A reação do mercado até me surpreende, por ser tão positiva. Para mim, o mercado já tinha feito a leitura de que o problema é mais estrutural, não é cíclico e não vai ser resolver com política de redução de taxas de juros.

O anúncio pode impulsionar a cotação da matéria-prima no curto prazo, e assim melhorar um pouco as receitas da Vale nos próximos trimestres, o que não fará mal ao início da gestão de Pimenta, mas, no longo prazo, o problema seguirá no radar. Com ou sem pacote, a China crescerá mais lentamente daqui para a frente, afirmou Guedes. Por isso, o analista vê uma perspectiva desafiadora para a Vale no longo prazo.



**Gustavo Pimenta, novo presidente da Vale, tomará posse nesta terça-feira, dia 1o — Foto: Ben Hider/DivulgaçãoVale**

Em relatório sobre empresas produtoras de commodities, publicado antes do pacote da China ser anunciado, analistas do banco Itaú BBA comentaram que a mineradora brasileira aposta na “demanda crescente de outros países do sul da Ásia e do Oriente Médio”, o que poderia “mitigar, pelo menos parcialmente, o movimento”.

Já há tempos a Vale tem comunicado uma estratégia de focar na qualidade de seu minério, em vez de perseguir aumentos de produção.

“Os fundamentos do minério de ferro continuam desafiadores, especialmente à medida que o modelo de crescimento econômico da China se torna menos intensivo em aço”, diz outro relatório, do Bradesco BBI, também de antes do pacote da China.

Apesar disso, o principal ponto dos analistas do Bradesco BBI é que o cenário para a Vale melhorou nas últimas semanas, com a antecipação da indicação do futuro presidente e uma melhora nas perspectivas de curto prazo para a produção de minério de ferro neste ano.

### Posse sem cerimônia

A posse de Pimenta na terça-feira não terá qualquer tipo de cerimônia, como costuma ocorrer nas empresas privadas. A primeira aparição pública do executivo como o novo presidente da Vale está prevista para daqui a um mês, apurou O GLOBO.

A ideia é que, em 25 de outubro, Pimenta conceda uma entrevista coletiva, no Rio, na apresentação dos resultados financeiros do terceiro trimestre. que já estava marcada para essa data, no calendário de divulgação de informações públicas pela Vale, algo comum no caso de companhias abertas.

Na semana passada, o colunista do GLOBO Lauro Jardim informou que haverá uma reformulação na diretoria da Vale com a chegada de Pimenta ao comando. Segundo o jornal Valor, é esperado que sejam trocados de três a quatro dos nove diretores.

**Fonte: O Globo - RJ**

**Data: 30/09/2024**



## MERCADO DE CARBONO REPRESENTA 15% DO ESFORÇO NECESSÁRIO PARA ZERAR EMISSÕES DO SETOR DE ENERGIA

Outros 85% vêm de medidas para eletrificação, aumento da eficiência, adoção de biocombustíveis, utilização do hidrogênio e redução do consumo

*Por Carin Petti, Especial para O Globo*



*Refinaria em Indramayu, Indonésia — Foto: Dimas Ardian/Bloomberg*

A redução das emissões de gases de efeito estufa já não basta para frear o avanço das mudanças climáticas e manter o aumento da temperatura global no limite estabelecido pelo Acordo de Paris, de no máximo 2°C, idealmente em até 1,5°C, em relação aos níveis pré-industriais.

— Globalmente, todos os modelos preditivos indicam a necessidade não só de cortar emissões, mas de remover CO<sub>2</sub> da atmosfera para alcançar a meta do tratado — diz Gustavo Assi, professor titular de transição energética e energia renovável da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP) e diretor do Centro de Tecnologia e Inovação Offshore da instituição.

A visão tem o respaldo da Agência Internacional de Energia. Segundo estudo da organização, a captura, utilização e armazenamento de carbono (CCUS, na sigla em inglês) representam 15% do esforço necessário para zerar as emissões líquidas do setor energético até 2070. Os outros 85% vêm de medidas para eletrificação, aumento da eficiência, adoção de biocombustíveis, utilização do hidrogênio e redução do consumo.

— Precisamos pensar em múltiplas soluções para reduzir o aquecimento global e considerar o avanço da captura e armazenamento de carbono como meio de descarbonização, especialmente para setores que não conseguem cortar as emissões facilmente — diz Nathália Weber, diretora da CCS Brasil, organização que promove estudos e atividades relacionadas à captura e armazenamento de carbono (CCS, na sigla em inglês).

### ‘Fotossíntese industrial’

Ainda assim, as iniciativas na área ainda engatinham. Em julho passado, havia no mundo 392 projetos, em diferentes estágios, para captura, transporte e armazenamento de carbono — a maior parte deles nos EUA, Canadá, Reino Unido, China e Noruega.

— A maioria das ações ainda é experimental, com os custos altos dificultando a adoção do CCS em grande escala — diz Assi.

Outro obstáculo é o arcabouço jurídico. No Brasil, por exemplo, ainda falta regulamentar o mercado de crédito de carbono, que, segundo cálculos da CCS Brasil, poderia trazer a empresas pelo menos US\$ 14 bilhões por ano com a venda do carbono capturado. Para o cálculo, a entidade considera que o potencial brasileiro para captura de CO<sub>2</sub> pode chegar a quase 200 milhões de toneladas anuais, o equivalente a 12% das emissões.

Em outra frente, no último dia 11, a Câmara aprovou em votação final o projeto de lei 528/2020, conhecido como PL do Combustível do Futuro, que, entre outros pontos, estabelece o marco legal para as operações de CCS no país. Mas falta ainda a criação de normas específicas para as ações do setor, a cargo da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

— O sucesso da implementação de projetos de CCS dependerá da capacidade da ANP em correr atrás da regulação — avalia Isabela Morbach, outra diretora da CCS Brasil.

Grande parte do potencial brasileiro vem da tecnologia que possibilita a captura e armazenamento de carbono a partir de processos de geração de bioenergia, como a produção de etanol, biogás e

queima de biomassa — tecnologia conhecida como BECCS (bioenergia com CCS, na sigla em inglês). Nesse processo, o carbono naturalmente incorporado pelas plantas em doses concentradas é capturado por um filtro, “buscando-se imitar a fotossíntese em escala industrial”, resume Assi.

### Poços de pré-sal

Filtros também podem ser utilizados por outras indústrias, como siderúrgicas e fabricantes de cimento — setores com maior dificuldade na redução das emissões. Outra opção é a captura direta do ar (DAC, na sigla em inglês), sistema mais caro em que grandes exaustores sugam o carbono disperso na atmosfera.

Seja qual for a forma de captação, o carbono retido é depois transportado — por navio, dutos ou caminhão — até o local de armazenamento. Na maior parte das vezes, é injetado em poços, de pelo menos 800 metros de profundidade.

— O CO2 fica aprisionado de forma segura nos poros ou fraturas das rochas — diz Weber.

No Brasil, a Petrobras, com um dos maiores projetos de CCS do mundo, injetou no ano passado 13 milhões de toneladas de carbono em poços do pré-sal. A técnica é empregada para manter a pressão interna dos reservatórios de forma a aumentar a eficiência na extração de petróleo. Agora, para ampliar as possibilidades de armazenamento na região, a equipe de Assi, na USP, está desenvolvendo uma tecnologia para a injeção de dióxido de carbono em cavernas escavadas em formações de sal.

Na avaliação do professor, a área do pré-sal tem potencial para armazenar carbono capturado por outros agentes.

— Assim como a Noruega planeja armazenar carbono de outros países europeus, o pré-sal brasileiro pode se tornar o servidor do CO2 nacional — conclui.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 30/09/2024*

## DEMANDA POR BIOGÁS CRESCE NO BRASIL EM MEIO À PRESSÃO POR ZERAR CARBONO NAS CADEIAS PRODUTIVAS

Biometano reduz em 99% as emissões de gases de efeito estufa em comparação aos combustíveis de origem fóssil

*Por Andrea Vialli, Especial para O Globo*



*Aterro sanitário localizado em Seropédica (RJ), equipado com tecnologia para drenar e tratar os gases emitidos pela decomposição do lixo — Foto: Domingos Peixoto*

Todos os dias, cerca de 10 mil toneladas de resíduos do Rio de Janeiro e de cidades vizinhas são despejadas no aterro sanitário da Ciclus Rio, localizado em Seropédica, na Baixada Fluminense. Equipado com tecnologia para drenar e tratar os gases emitidos pela decomposição do lixo, o aterro hoje é responsável por 10% da produção de biogás de todo o Brasil.

Ali operam duas unidades de produção de biometano, com capacidade para gerar 160 mil metros cúbicos/dia do combustível, fruto de uma parceria com a Gás Verde, empresa do grupo Urca Energia. Armazenado em cilindros e distribuído por carretas-tanque, o gás natural de origem renovável tornou-se, assim, uma aposta de diversas indústrias da região para descarbonizar seus processos produtivos.

O biometano reduz em 99% as emissões de gases de efeito estufa em comparação aos combustíveis de origem fóssil, e pode ser utilizado em processos industriais e no abastecimento de

frotas, substituindo diesel, GLP e óleo combustível, entre outros. Mais do que o fator custo, a questão ambiental é hoje o principal motivador da busca pelo biogás.

— Há uma corrida por soluções eficientes de descarbonização, especialmente entre as multinacionais. Elas têm metas ambiciosas de redução de emissões, muitas das quais antecipadas para 2030 e 2035 — afirma Marcel Jorand, CEO da Gás Verde.

Hoje, a empresa é responsável pelo fornecimento à fábrica da Ambev em Cachoeiras de Macacu, primeira cervejaria do país 100% movida a biometano, e também para outras grandes indústrias, como Ternium, Vesuvius, Saint-Gobain e L'Oreal. Movida pelo aumento da demanda pelo combustível, a Gás Verde planeja aumentar a produção dos atuais 160 mil m<sup>3</sup>/dia para 500 mil m<sup>3</sup>/dia a partir de dez novas plantas em aterros sanitários em seis Estados.

### Referências locais

A pressão pela descarbonização das cadeias produtivas tomou impulso com avanços regulatórios, especialmente a partir da assinatura do Acordo de Paris, em 2015, com os compromissos de quase 200 países para evitar que a temperatura média global suba mais de 1,5°C até o final do século. Ao assumir metas climáticas com horizontes entre 2030 e 2050, o setor empresarial tornou-se um ator importante na mitigação do carbono, mas enfrenta barreiras tecnológicas e de custos. Isso tem forjado a criação de hubs e iniciativas para fomentar a descarbonização.

Um exemplo é a Plataforma Net Zero, lançada pelo Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), para ajudar as empresas em suas estratégias climáticas. Disponível gratuitamente em meio digital, permite a empresas de todos os portes e setores realizar um diagnóstico, planejar ações e até estimar custos para a descarbonização. A adesão é maior por parte de grandes empresas, que buscam engajar as cadeias de fornecedores.

— Este é um grande desafio das empresas no mundo todo, porque as cadeias de valor são globais. Há também uma ausência de referências robustas de descarbonização locais, que representem as especificidades de operar no Brasil — diz Viviane Romeiro, diretora de clima, energia e finanças sustentáveis do CEBDS.

### Busca por soluções

A partir da percepção de que existem graus diferentes de adesão das empresas a iniciativas de redução das emissões, a Câmara Americana de Comércio (Amcham) decidiu criar, há um ano, o hub de descarbonização, capitaneado por cinco grandes companhias — ArcelorMittal, Citi, KPMG, Bayer e Ingredion. A ideia é atuar como um centro de colaboração entre empresas, startups, universidades e centros de pesquisa para auxiliar as empresas a encontrar soluções práticas para seus negócios, a partir de tecnologias como biogás, biomassa, fontes renováveis e agricultura regenerativa, aplicáveis de acordo com porte e segmento.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/09/2024*

## APÓS RESTRIÇÕES NO SANTOS DUMONT, MOVIMENTO NOS DOIS AEROPORTOS DO RIO CRESCE 8% EM JULHO

*Por Mariana Barbosa e Letícia Lopes*



*O aeroporto do Galeão já recebe passageiros de voos transferidos do Santos Dumont — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo*

A queda no movimento do Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio, após as restrições de capacidade implementadas desde 2 de janeiro para favorecer a revitalização do Galeão, na Zona Norte, já foi compensada com aumento do tráfego no terminal internacional. Nos primeiros sete meses do ano, os dois aeroportos receberam juntos 11,5 milhões de passageiros, 3,4% a mais do que no mesmo período do ano anterior. Só no mês de



julho, tradicional temporada de férias, a alta no movimento foi de 8%.

As mudanças favoreceram o Galeão e desafogaram o Santos Dumont, mas, no fim das contas, atraíram mais passageiros e voos para o Rio de Janeiro. Enquanto o terminal do Centro encolheu 51,3% de janeiro a julho por conta da limitação de destinos domésticos, o Galeão viu o volume de passageiros praticamente dobrar no período: alta de 96,7%, com um incremento de 34,3% de passageiros internacionais e de 159,8% nos de voos domésticos. Apesar da retomada, os aeroportos do Rio somados ainda receberão menos passageiros este ano do que antes da pandemia — a cidade é a única grande capital que ainda não recuperou o movimento de 2019.

Adotadas pelo governo federal após pressões do Executivo estadual e da prefeitura do Rio como forma de reverter a crise do Galeão e evitar a saída da concessionária, as restrições levaram a uma perda na oferta de assentos domésticos na cidade. Esta ficou 16% abaixo do registrado nos sete primeiros meses de 2023.

No entanto, os aviões voaram mais cheios. E, mesmo sem a transferência total de passageiros de um terminal para o outro, o incremento foi suficiente para tornar o Galeão mais atraente para receber voos internacionais, que necessitam da conectividade doméstica para viabilizar a operação.

A queda na oferta doméstica, segundo especialistas, faz parte da reacomodação do mercado. A restrição no Santos Dumont reduziu o volume de passageiros internacionais que embarcavam no aeroporto central do Rio e faziam conexão para o exterior em Guarulhos ou Campinas, ambos em São Paulo. Agora, esses passageiros podem embarcar direto do Galeão, eliminando essa “perna”.

O efeito é visível nos corredores do aeroporto internacional. Os guichês das companhias no Galeão, antes esvaziados e sem filas, agora estão mais movimentados. O fluxo de passageiros varia com o período do dia. Na manhã da última sexta-feira, o vaivém de malas e carrinhos era de viajantes brasileiros e estrangeiros indo principalmente para outras cidades brasileiras ou para destinos da América Latina.

### Reflexo nos corredores

A britânica Jyotie Panchos desembarcou ali com o marido e os dois filhos no Rio na última semana. Ficaram hospedados em Copacabana, na Zona Sul, conheceram pontos turísticos como o Cristo Redentor, o Pão de Açúcar e o Maracanã. De volta ao Galeão, ela despachava malas no embarque doméstico, a caminho de outras cidades brasileiras.

— É nossa primeira vez no Brasil. Daqui seguiremos para Foz do Iguaçu e depois São Paulo, antes de retornarmos para o Reino Unido — contou.

A retomada do fluxo de passageiros nos últimos meses se reflete nos estabelecimentos comerciais do aeroporto. Atendente de um loja de conveniência, Elizabeth Pereira Braga notou o aumento do movimento, particularmente o volume de turistas internacionais chegando e deixando a cidade:

—Estamos atendendo muitos sul-americanos no café da manhã, quando há mais voos para Argentina, Uruguai, Peru. E à noite são mais americanos e europeus, em busca de souvenirs como ímãs e chaveiros.

Gerente de um café no terminal, Marcos Branco diz que precisou contratar mais duas pessoas, uma para cada turno, aumentando a equipe para 13 funcionários, para dar conta do movimento nos últimos meses. E o faturamento subiu.

— Se compararmos o primeiro semestre deste ano com o do ano passado, as vendas triplicaram. Se vendíamos cem, agora são 300 cafezinhos. Aumentou bastante — afirmou.

Um outro efeito positivo das mudanças nos aeroportos cariocas se deu no preço das passagens. Levantamento da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico, com base em





dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e da OAG, empresa de dados de aviação, sugere que as restrições no Santos Dumont podem ter contribuído para baratear voos a partir do Rio. A tarifa média praticada na cidade chegou a ser 21% maior que a do resto do país no fim do ano passado. Após as primeiras mudanças no Santos Dumont, a partir de outubro, a diferença começou a diminuir e ficou em 10% em março deste ano.

Para o consultor em transporte aéreo André Soutelino, sócio da Navinata Consulting, essa diferença tarifária pode ser atribuída a um estímulo para que o passageiro escolha o Galeão.

— Pela comodidade e facilidade de acesso, tendo a opção, o passageiro está disposto a pagar mais caro para voar no Santos Dumont — diz o especialista, que no entanto acha cedo para avaliar a política de restrição de capacidade no Santos Dumont. — Temos de esperar mais um tempo para ver se os voos internacionais vão permanecer. E isso depende da economia da cidade. O operador privado não faz milagre. O Rio está atraindo mais eventos, o que é muito bom, mas e o transporte até o Galeão? O que está sendo feito para incentivar as companhias estrangeiras? Qual é a política de incentivo?

Para Alessandro Oliveira, coordenador do Núcleo de Transporte Aéreo do ITA, a transferência de voos para o Galeão é benéfica para o Rio, mas não blinda o terminal internacional da sua principal concorrência: outros hubs onde as companhias aéreas brasileiras são mais fortes, como Guarulhos, Campinas e Confins (MG). E também os aeroportos do Nordeste, como Recife e Fortaleza, que, desde que foram privatizados, têm mais sucesso na atração de rotas internacionais.

— O Galeão tem uma concorrência fortíssima com os outros aeroportos. E sente até hoje os efeitos das restrições que impediram a Azul de estabelecer o seu hub no Rio em 2008. Quem garante o sucesso de um aeroporto é a companhia aérea. Precisamos de novas empresas — diz Oliveira.

### **Mais de 14 milhões em 2024**

A expectativa da concessionária RIOGaleão é de uma movimentação de 14,3 milhões de passageiros este ano, sendo 4,7 milhões em voos internacionais. Se isso se confirmar — e o Santos Dumont alcançar o limite da capacidade atual — o crescimento no Rio este ano será de 7%. Serão 20,7 milhões de pessoas ante 19,3 milhões em 2023, mas ainda abaixo do nível pré-pandêmico. Em 2019, os dois aeroportos receberam 23 milhões. Naquele ano, 9,1 milhões passaram pelo Santos Dumont, e 13,9 milhões, pelo Galeão.

O crescimento no volume de passageiros no Rio este ano está quase um ponto percentual abaixo da média do país. De janeiro a julho, o volume de passageiros domésticos e internacionais que passaram pelos aeroportos brasileiros aumentou 4,3%, somando 67 milhões. Os aeroportos paulistas cresceram de forma mais expressiva: 7% em Congonhas e 6,5% em Guarulhos.

O otimismo da RIOGaleão se baseia nos dados de oferta de assentos previstos para a alta temporada de fim de ano. Segundo dados da Anac e do aeroporto, a quantidade de passagens no quarto trimestre para os dois aeroportos do Rio deve crescer 18% em relação ao mesmo período do ano passado. No mercado doméstico, a alta prevista é de 16%. E no internacional, de 29%.

— O Rio deve ultrapassar a demanda de antes da pandemia em 2025. A tendência daqui para frente é o Galeão seguir crescendo. É muito importante para a economia do Rio que o Galeão se desenvolva e que se mantenha coordenado com o Santos Dumont, dentro de uma capacidade adequada — diz Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes. — Nem o aeroporto nem o acesso viário comportavam a demanda de 9 milhões ou 11 milhões (por ano) que vimos no Santos Dumont nos últimos anos. O entorno do aeroporto melhorou bastante. Antes dava engarrafamento até o Aterro do Flamengo.

Excluído da onda de privatizações por pressão da prefeitura do Rio, que pleiteava junto ao governo federal justamente a coordenação entre os dois aeroportos da cidade, o Santos Dumont é hoje o único grande aeroporto do país sob gestão da Infraero. A decisão da estatal de ampliar a capacidade



do terminal, que chegou a 11,4 milhões em 2023, acabou por retardar ainda mais a recuperação do Galeão após a pandemia. Com as restrições, o Santos Dumont hoje está limitado a 6,5 milhões.

A prefeitura do Rio comemora os resultados:— É muito positivo. Mostra o acerto da medida que esperamos que possa continuar. Ela é necessária para a economia do Rio e para a competitividade dos nossos aeroportos. Além, claro, do conforto e segurança dos passageiros, que foram também beneficiados por preços de passagens melhores, mais rotas e destinos — diz o secretário de Desenvolvimento Urbano e Econômico do Rio, Chicão Bulhões. As restrições na capacidade do aeroporto Santos Dumont, que entraram em pleno vigor a partir de 2 de janeiro, foram compensadas com aumento do tráfego no Aeroporto Internacional do Galeão.

Nos primeiros sete meses do ano, os dois aeroportos receberam juntos 11,5 milhões de passageiros, 3,4% a mais do que no mesmo período do ano anterior. Só no mês de férias de julho, a alta no movimento foi ainda maior: 8%, na comparação com o mesmo mês do ano passado.

Enquanto o Santos Dumont encolheu 51,3% de janeiro a julho por conta das restrições, o Galeão viu o volume de passageiros praticamente dobrar no período: alta de 96,7%, com um incremento de 34,3% de passageiros internacionais e de 159,8% nos que realizaram voos domésticos.

Apesar da retomada, os aeroportos do Rio ainda receberão menos passageiros este ano do que antes da pandemia — a cidade é a única grande capital que ainda não recuperou o movimento de 2019.

A migração da oferta de assentos das companhias aéreas nacionais do Santos Dumont tampouco se deu por completo. A oferta de assentos em voos domésticos nos dois aeroportos ficou 16% abaixo do registrado nos sete primeiros meses de 2023. O incremento na oferta no Galeão se deu, portanto, com novos voos internacionais, de empresas estrangeiras, que voltaram para o aeroporto devido ao aumento geral do movimento, permitindo a ampliação das conexões. Quanto mais voos nacionais, maior a atratividade para os voos internacionais, que necessitam da conectividade doméstica para viabilizar a operação.

Ainda que a oferta nos voos domésticos tenha encolhido, a perda de passageiros foi menor: apenas 3,1%, resultando em uma maior ocupação das aeronaves.

Essa queda na oferta não significa necessariamente perda de turista doméstico e, segundo analistas, pode fazer parte da reacomodação do mercado. A restrição no Santos Dumont reduziu o volume de passageiros internacionais que embarcavam no aeroporto central do Rio e faziam conexão para o exterior em Guarulhos ou Campinas. Agora esses passageiros agora podem embarcar direto do Galeão, eliminando essa "perna".

Um outro efeito positivo das restrições se deu na tarifa. Levantamento da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico, com base em dados da Anac e da OAG, empresa de dados de aviação, sugere que as restrições no Santos Dumont podem ter contribuído para baratear as passagens nos voos a partir do Rio. A diferença da tarifa média praticada na cidade em relação à tarifa média no resto do país chegou a 21% no final do ano passado. Após as primeiras restrições no Santos Dumont, a partir de outubro, a diferença começou a diminuir. Em março deste ano, a tarifa média no Rio foi 10% maior que a média do país.

Para o consultor em transporte aéreo André Soutelino, sócio da Navinata Consulting, essa diferença tarifária pode ser explicada como uma forma de estimular o passageiro a voar no Galeão. — Pela comodidade e facilidade de acesso, tendo a opção, o passageiro está disposto a pagar mais caro para voar no Santos Dumont — diz Soutelino, que no entanto acha cedo para avaliar a política de restrição de capacidade no Santos Dumont.

— Temos que esperar mais um tempo para ver se os voos internacionais vão permanecer. E isso depende da economia da cidade. O operador privado não faz milagre. O Rio está atraindo mais



eventos, o que é muito bom, mas e o transporte até o Galeão? O que está sendo feito para incentivar as companhias estrangeiras? Qual é a política de incentivo? — afirma Soutelino.

A coordenação entre os dois aeroportos deverá fazer com que o Rio (dois aeroportos somados) recupere o movimento de passageiros registrado antes da pandemia a partir de 2025.

A expectativa da RIOGaleão é de uma movimentação de 14,2 milhões de passageiros este ano. Se esse movimento se concretizar — e o SDU alcançar o limite da capacidade atual — o crescimento no Rio este ano será de 7%. Serão 20,7 milhões, ante 19,3 milhões no ano passado, e ainda abaixo do nível pré-pandêmico. Em 2019, os dois aeroportos receberam 23 milhões de passageiros. Naquele ano, 9,1 milhões de passageiros passaram pelo Santos Dumont, e 13,9 milhões pelo Galeão.

O crescimento no volume de passageiros no Rio este ano está quase 1 pp abaixo da média do país. De janeiro a julho, o volume de passageiros domésticos e internacionais que passaram pelos aeroportos brasileiros aumentou 4,3%, somando 67 milhões. Os aeroportos paulistas cresceram de maneira mais expressiva: alta de 7% em Congonhas e de 6,5% em Guarulhos.

— A tendência daqui para frente é de o Galeão seguir crescendo. O aeroporto está preparado para receber esse aumento de demanda. É muito importante para a economia do Rio que o Galeão desenvolva e que se mantenha coordenado com o Santos Dumont, dentro de uma capacidade adequada às condições atuais do aeroporto — diz Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes.

— Nem o aeroporto nem o acesso viário comportavam a demanda de 9 ou 11 milhões que vimos no Santos Dumont nos últimos anos. O entorno do aeroporto melhorou bastante. Antes dava engarrafamento até o Aterro do Flamengo — completa.

Excluído da onda de privatizações por pressão da prefeitura do Rio, que pleiteava junto ao governo federal justamente a coordenação entre os dois aeroportos da cidade, o Santos Dumont é hoje o único grande aeroporto do país sob gestão da Infraero. A decisão da estatal de ampliar a capacidade do aeroporto, que chegou a 11,4 milhões em 2023, acabou por retardar ainda mais a recuperação do Galeão pós pandemia. Com as restrições, o Santos Dumont hoje está limitado a 6,5 milhões.

A prefeitura, que atuou junto ao governo federal para restringir o Santos Dumont, comemorou o resultado. — É muito positivo. Mostra o acerto da medida que esperamos que possa continuar. Ela é necessária para a economia do Rio e para a competitividade dos nossos aeroportos. Além, claro, do conforto e segurança dos passageiros, que foram também beneficiados por preços de passagens melhores, mais rotas e destinos — disse o secretário de Desenvolvimento Urbano e Econômico do Rio, Chicão Bulhões.

As restrições na capacidade do aeroporto Santos Dumont, que entraram em pleno vigor a partir de 2 de janeiro, foram compensadas com aumento do tráfego no Aeroporto Internacional do Galeão. Nos primeiros sete meses do ano, os dois aeroportos receberam juntos 11,5 milhões de passageiros, 3,4% a mais do que no mesmo período do ano anterior. Só no mês de férias de julho, a alta no movimento foi ainda maior: 8%, na comparação com o mesmo mês do ano passado.

Enquanto o Santos Dumont encolheu 51,3% de janeiro a julho por conta das restrições, o Galeão viu o volume de passageiros praticamente dobrar no período: alta de 96,7%, com um incremento de 34,3% de passageiros internacionais e de 159,8% nos que realizaram voos domésticos.

— O resultado é muito positivo. Mostra o acerto da medida que esperamos que possa continuar. Ela é necessária para a economia do Rio e para a competitividade dos nossos aeroportos. Além, claro, do conforto e segurança dos passageiros, que foram também beneficiados por preços de passagens melhores, mais rotas e destinos — diz o secretário de Desenvolvimento Urbano e Econômico do Rio, Chicão Bulhões.



A migração de voos das companhias aéreas nacionais do Santos Dumont para o Galeão, contudo, não foi total: a oferta de assentos em voos domésticos nos dois aeroportos ficou 16% abaixo do ano anterior nos 7 primeiros meses do ano. O incremento na oferta no Galeão se deu, portanto, com novos voos internacionais, de empresas estrangeiras, que voltaram para o aeroporto devido ao aumento geral do movimento, permitindo a ampliação das conexões. Quanto mais voos nacionais, maior a atratividade para os voos internacionais, que necessitam da conectividade doméstica para viabilizar a operação.

Ainda que a oferta nos voos domésticos tenha encolhido, a perda de passageiros foi menor: caiu apenas 3,1%, resultando em uma maior ocupação das aeronaves.

Para Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes, essa queda na oferta não significa necessariamente perda de turista doméstico e pode fazer parte da reacomodação do mercado. A restrição no Santos Dumont reduziu o volume de passageiros internacionais que embarcavam no aeroporto central do Rio e faziam conexão para o exterior em Guarulhos ou Campinas. Agora esses passageiros agora podem embarcar direto do Galeão, eliminando essa "perna".

Levantamento da SMDUE com base em dados da Anac e da OAG, empresa de dados de aviação, sugere que as restrições no Santos Dumont também podem ter contribuído para baratear as passagens nos voos a partir do Rio. A diferença da tarifa média praticada no Rio em relação à tarifa média no resto do país chegou a 21% no final do ano passado. Após as primeiras restrições no Santos Dumont, a partir de outubro, a diferença começou a diminuir. Em março deste ano, a tarifa média no Rio era 10% maior que a média do país.

— O Rio ainda não recuperou o nível de 2019. É muito importante que o Galeão se desenvolva e que se mantenha coordenado com o Santos Dumont, dentro de uma capacidade adequada às condições atuais do aeroporto — diz Quintella. — Nem o aeroporto nem o acesso viário comportavam a demanda de 11,4 milhões ou mesmo de 9 milhões que vimos no Santos Dumont nos últimos anos. O entorno do aeroporto melhorou bastante. Antes dava engarrafamento até o Aterro do Flamengo — completa.

Excluído da onda de privatizações por pressão da prefeitura do Rio, que pleiteava junto ao governo federal justamente a coordenação entre os dois aeroportos da cidade, o Santos Dumont é hoje o único grande aeroporto sob gestão da Infraero. A decisão da estatal de ampliar a capacidade do aeroporto, que chegou a 11,4 milhões em 2023, acabou por retardar ainda mais a recuperação do Galeão pós pandemia. Com as restrições, o Santos Dumont hoje está limitado a 6,5 milhões.

A coordenação entre os dois aeroportos deverá fazer com que o Rio (dois aeroportos somados) recupere o movimento de passageiros registrado antes da pandemia a partir de 2025.

A expectativa da RIO Galeão é de uma movimentação de 14,2 milhões de passageiros este ano. Se esse movimento se concretizar – e o SDU alcançar o limite da capacidade atual — o crescimento no Rio este ano será de 7%. Serão 20,7 milhões, ante 19,3 milhões no ano passado. Em 2019, os dois aeroportos receberam 23 milhões de passageiros. Naquele ano, 9,1 milhões de passageiros passaram pelo Santos Dumont, e 13,9 milhões pelo Galeão.

O crescimento de 3,4% na movimentação de passageiros no Rio nos primeiros sete meses do ano, contudo, está abaixo do crescimento do país. De janeiro a julho, o volume de passageiros domésticos e internacionais que passaram pelos aeroportos brasileiros aumentou 4,3%, somando 67 milhões. Os aeroportos paulistas cresceram de maneira mais expressiva: alta de 7% em Congonhas e de 6,5% em Guarulhos.

— A tendência de 2025 é subir. O Galeão está preparado para receber esse aumento — diz Quintella.



### HADDAD DIZ QUE ATÉ 600 SITES DE BETS IRREGULARES VÃO SAIR DO AR: 'SE VOCÊ TEM DINHEIRO, PEÇA RESTITUIÇÃO JÁ'

Ministro da Fazenda afirma à CBN que está em contato com a Anatel para banir empresas de apostas esportivas que não se cadastraram junto ao governo

*Por Geralda Doca — Brasília*



*O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Ministério da Fazenda*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira em entrevista à rádio CBN que cerca de 600 sites de apostas esportivas vão sair do ar “nos próximos dias” depois que as novas regras estabelecidas pelo governo entrarem em vigor, a partir de amanhã.

O ministro reiterou ainda a proibição do uso de cartão de crédito e do cartão do Bolsa Família para apostas e afirmou que a publicidade em torno das bets está “fora de controle”.

— Cerca de 500 e 600 sites de apostas vão sair do ar nos próximos dias. Em mais ou menos uma semana vamos tirar do ar os sites que sequer pediram a regulamentação. Estamos oficiando a Anatel. Elas têm que sair do ar por falta de adequação à regulamentação. Se você tem dinheiro em casa de aposta (ilegal), peça restituição já — disse Haddad à CBN. — A questão da publicidade está completamente fora de controle. Assim como tem regulação da publicidade do fumo e de bebida alcoólica, temos que ter o mesmo zelo em relação aos jogos.

Haddad afirmou ainda que o governo vai apertar o monitoramento, para evitar o agravamento de questões de saúde pública e aumentar o cerco contra possíveis casos de lavagem de dinheiro.

O ministro citou a possibilidade de que sejam cadastrados telefones de familiares, para que alguém próximo seja avisado caso haja uma suspeita de dependência grave do jogo.

— Vamos acompanhar CPF por CPF a evolução das apostas e dos prêmios. Quem aposta muito e ganha pouco pode estar com dependência psicológica. Há casos dramáticos em que não há dúvida que o problema está acontecendo. Quem aposta pouco e ganha muito, em geral é lavagem de dinheiro.

#### **Até R\$ 21 bilhões**

Na semana passada, foi divulgado um levantamento do Banco Central mostrando que o volume mensal de transferências via Pix de pessoas físicas para empresas de apostas on-line variou entre R\$ 18 bilhões e R\$ 21 bilhões neste ano, conforme estimativas do Banco Central (BC).

Em agosto, o volume mensal das apostas on-line é de R\$ 20,8 bilhões, contra R\$ 1,9 bilhão de arrecadação de todos os sorteios de loterias da Caixa Econômica Federal.

Os dados constam de nota técnica produzida pelo Departamento de Estatísticas do Banco Central a pedido do senador Omar Aziz (PSD-AM). Este é o primeiro raio-x com dados oficiais do tamanho do mercado de apostas on-line no país.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/09/2024*

### AGÊNCIA DECLARA SITUAÇÃO CRÍTICA NO RIO XINGU, QUE ABASTECE USINA DE BELO MONTE

Em nota, ANA diz que objetivo da medida é a garantir segurança hídrica da região; seca pode impactar geração de energia

*Por Geralda Doca, O GLOBO*

A Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) declarou, nesta segunda-feira, situação crítica de escassez hídrica no rio Xingu e seu afluente, o rio Iriri, até o dia 30 de novembro. Segundo nota do órgão regulador, o objetivo da medida é a garantir segurança hídrica da região e mitigar os impactos da seca nos níveis dos rios, o que pode impactar na geração de energia.



*Usina hidrelétrica de Belo Monte — Foto: Divulgação*

A bacia do rio Xingu abastece a Usina de Belo Monte, localizada no norte do Pará. A hidrelétrica é uma das maiores do país, responsável por 11% da capacidade de geração de energia do sistema interligado nacional.

Em nota, a ANA afirma que a medida tem a finalidade de "comunicar à população a gravidade da situação de seca na região". Além disso, a intenção da agência é permitir que instituições gestoras e diferentes usuários de recursos hídricos no rio Xingu adotem medidas preventivas para mitigar os impactos da seca.

O órgão regulador afirma ainda que poderá alterar regras de uso da água e adotar outras medidas.

Segundo a agência, os níveis dos rios devem baixar ainda mais em outubro e novembro.

Essa já é a quarta declaração de escassez hídrica emitida neste ano pela Agência. Em maio, a Ana declarou crítica a situação de escassez quantitativa dos recursos hídricos na na região hidrográfica do Paraguai.

Em julho, as chuvas abaixo do previsto na região levaram a Agência a declarar escassez para o rios Madeira e Purus, Acre e Laco e em setembro, foi aprovada declaração de escassez no trecho baixo do rio Tapajós.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 30/09/2024*

## MUDANÇA CLIMÁTICA PRESSIONA INVESTIMENTO DE PETROLEIRAS EM MATRIZES RENOVÁVEIS

Em meio à busca por alternativas para a transição energética, empresas de combustíveis fósseis apostam em novas fontes e traçam metas para reduzir emissões

*Por Simone Goldberg, Especial para O GLOBO*



*Usina solar fotovoltaica, inaugurada pela Transpetro no Terminal de Guarulhos, em São Paulo — Foto: Divulgação*

Diante das mudanças climáticas, que apontam para a necessidade de acelerar a redução da produção e do consumo de combustíveis fósseis, as empresas de petróleo e gás buscam alternativas para a transição energética. Com investimentos bilionários em fontes renováveis e em pesquisa e desenvolvimento (P&D), elas apostam em projetos de energia solar e eólica,

biocombustíveis e tecnologias como CCS — sigla em inglês para captura e armazenamento de carbono — entre outras.

A Petrobras, por exemplo, pretende investir US\$ 11,5 bilhões (R\$ 62,5 bilhões) em iniciativas do gênero, segundo seu Plano Estratégico 2024-2028+. Desse montante, US\$ 5,5 bilhões (R\$ 29,9 bilhões) irão para energias renováveis. Outros US\$ 3,9 bilhões (R\$ 21,2 bilhões) serão destinados à

redução das emissões de operações. E ainda há US\$ 1,5 bilhão (R\$ 8,15 bilhões) para bioprodutos e US\$ 700 milhões (R\$ 3,8 bilhões) para P&D.

Um dos objetivos da companhia é chegar à neutralidade nas emissões líquidas de gases de efeito estufa (GEEs) até 2050 e, até 2030, reduzir a quase zero a emissão de metano. As principais oportunidades, diz a estatal, encontram-se no biorrefino e nos bioprodutos, em projetos novos de CCUS (sigla em inglês para captura, armazenamento e uso de carbono), em P&D para hidrogênio de baixo carbono e em fusões e aquisições de geração solar e eólica.

### Cardápio ampliado

Com recursos do Fundo de Descarbonização, a estatal aprovou, este ano, investimentos em usinas fotovoltaicas nas refinarias de Gabriel Passos (Regap, MG), Abreu e Lima (Rnest, PE) e Paulínia (Replan, SP). A capacidade será de cerca de 48 MW, com operação prevista para 2025. Em abril passado, a Transpetro, empresa de transporte da Petrobras, inaugurou uma usina solar no Terminal de Guarulhos, capaz de atender às operações locais.

A Petrobras ainda está ampliando seu cardápio de biocombustíveis, que tem etanol e biodiesel, montando sua primeira planta de biorrefino em Cubatão (SP). Nela, produzirá diesel renovável (HVO) e BioQAV, combustível sustentável de aviação, produzido também no polo Gaslub, antigo Comperj, em Itaboraí (RJ).

Em outra frente de descarbonização, a tecnologia CCUS — que reduz emissões e aumenta a recuperação dos reservatórios do pré-sal — vai dobrar a capacidade anual da Petrobras de reinjetar CO2 nos próximos três anos, com a adição de sete FPSOs (espécie de navio-plataforma) dotados dessa tecnologia. A empresa destaca que há estudos para hubs de CCUS em São Paulo e no Espírito Santo — neste estado, o protocolo de intenções acertado com a Federação das Indústrias e o governo também inclui um projeto de hidrogênio de baixo carbono.

Outra que vem apostando em renováveis é a francesa TotalEnergies. Pretende aumentar sua geração desse tipo de energia em termos globais de 19 TWh hoje para mais de 100 TWh até 2030. Para Charles Fernandes, diretor-geral da TotalEnergies EP Brasil e country chair da Total, novos projetos de petróleo e gás só serão aprovados se indicarem intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE) abaixo da média do portfólio atual.

A empresa tem o objetivo de reduzir as emissões de suas operações em 40% até 2030, tendo por base 2015. No Brasil, a Total desenvolve, em parceria com a Casa dos Ventos, projetos visando atingir 12 GW em energia solar e eólica onshore. Atualmente são 1,7 GW em operação no Nordeste, 1,4 GW em construção e 4,4 GW em estágio avançado de desenvolvimento.

A petroleira, que também desenvolve biocombustíveis, biogás, hidrogênio e e-combustíveis (combustíveis sintéticos), investe globalmente cerca de US\$ 1 bilhão (R\$ 5,4 bilhões) por ano em pesquisa e desenvolvimento. No ano passado, 65% desse montante foi destinado a novas energias.

A norueguesa Equinor, também com o objetivo de ser neutra em emissões em 2050, quer cortar sua intensidade de carbono em 20% até 2030 e cinco anos depois em 40%.



— Alcançaremos isso com a redução das emissões de nossas operações, ampliando nossa capacidade de energias renováveis e estabelecendo cadeias de valor em CCS e hidrogênio, por exemplo — diz a presidente da empresa, Verônica Coelho.

**Verônica Coelho, presidente da Equinor no Brasil — Foto: Aline Massuca**

O primeiro parque de energia solar do portfólio global da petroleira foi inaugurado em 2018, no Ceará. É o Complexo

de Apodi, que serviu como projeto piloto para novas incursões no segmento. Em março passado, a Equinor colocou em operação o Complexo Solar de Mendubim, no Rio Grande do Norte. O empreendimento exigiu R\$ 2,1 bilhões e produz o equivalente ao consumo energético de cerca de 620 mil residências.

Na Bahia, a Equinor fará seu primeiro projeto híbrido de energias solar e eólica: o Complexo Solar Serra da Babilônia. Será desenvolvido na área do Serra da Babilônia I, conjunto de parques eólicos onshore já operados pela Rio Energy, empresa adquirida pela petroleira escandinava em 2023.

— O modelo híbrido permite uma produção complementar de energia eólica e solar, utilizando o sistema de interconexão existente, não exigindo capacidade adicional de rede — destaca Verônica.

### Resultados em 2025

Com apetite por projetos de biocombustíveis, tecnologias digitais, armazenamento de carbono, materiais sólidos para absorção de CO<sub>2</sub>, hidrogênio, entre outros, a ExxonMobil está aportando cerca de R\$ 200 milhões em pesquisa, desenvolvimento e inovação em parceria com universidades e outras empresas. De acordo com Marcio Bastos, gerente de P&D da ExxonMobil Brasil, a expectativa é de que alguns projetos comecem a gerar resultados a partir de 2025.

Essas iniciativas acontecem no Rio de Janeiro, São Paulo, Mato Grosso do Sul e região Sul. No primeiro, os projetos contemplam as áreas de biocombustíveis, tecnologias digitais e armazenamento de carbono. Em São Paulo, os temas são hidrogênio, materiais sólidos para absorção de CO<sub>2</sub>, novos polímeros para o aumento da reciclagem e simulação de escoamento de óleo.

Já no Centro-Oeste, o foco é o desenvolvimento de biocombustíveis a partir da lignina (polímero natural presente em plantas terrestres). E, na região Sul, os estudos são sobre o depósito de sedimentos, armazenamento de CO<sub>2</sub> em rochas ígneas, lubrificantes e uso de inteligência artificial para otimizar a distribuição de combustíveis, além da viabilidade de produção de biocombustíveis a partir de óleo reciclado.

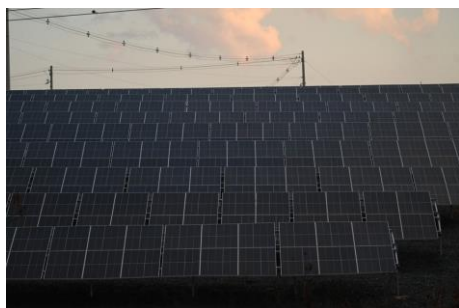
*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 30/09/2024*

## BRASIL E EUA ARTICULAM PARCERIA PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM MEIO À BUSCA POR REDUZIR DEPENDÊNCIA DA CHINA

Fatores políticos, econômicos e estratégicos favorecem o governo brasileiro na mesa de negociações

*Por Lucas Rohan, Especial para O Globo*



**Placa solar fotovoltaica. Solo brasileiro tem reservas dos chamados minerais críticos, essenciais para a produção de painéis solares — Foto: Ricardo Botelho**

A transição energética passará pela expansão da mineração e o solo brasileiro possui reservas de todos os chamados minerais críticos, essenciais para a produção de baterias para carros elétricos (níquel, lítio e grafite), turbinas eólicas (níquel, alumínio, cobre e terras-raras) e painéis solares (alumínio, cobre, polissilício, prata e aço). Os EUA, por sua vez, querem

liderar a transição e estão em busca de fornecedores confiáveis. A ideia dos americanos é reduzir a dependência em relação à China e países que não são considerados estáveis.

Fatores políticos, econômicos e estratégicos colocam o Brasil em um espaço confortável na mesa de negociações da cadeia mundial de suprimentos de minerais críticos. Além dos EUA, o Serviço Geológico do Brasil (SGB) já foi procurado por pares da China, Alemanha, Reino Unido, Austrália e Canadá, entre outros.



— Temos condições de oferecer todos os minerais críticos que o mundo precisa, sem exceção. Temos pelo menos um depósito de cada um desses minerais — conta Valdir Silveira, diretor de geologia e recursos minerais do SGB.

### **Investimentos necessários**

O fato de ter geração de energia elétrica majoritariamente de fontes renováveis reforça a pretensão do Brasil de ser mais que um fornecedor de matéria-prima. O país quer processar esses minerais ou até ser um fabricante de bens para a transição energética. Mas, para isso, são necessários investimentos em diversas áreas, desde infraestrutura até pesquisa.

— Essa temática de minerais críticos ganhou uma outra proporção com a discussão da transição energética no pós-pandemia — afirma Abrão Neto, CEO da Amcham Brasil (Câmara Americana de Comércio para o Brasil).

Neto diz que “seria uma relação ganha-ganha” que proporcionaria “ganhos potenciais para a indústria extrativa e para a indústria de beneficiamento e de produção de maior valor agregado no Brasil”.

Para atender a demanda projetada, o mundo assistirá a um desenvolvimento sem precedentes da mineração, lembra o diretor de políticas públicas e relações governamentais da Amcham, Fabrizio Panzini.

— Sem ter parceiros externos, eles [os EUA] não vão conseguir atender a demanda interna — diz Panzini.

Em julho, o secretário de Estado Adjunto de Recursos Energéticos dos EUA, Geoffrey Pyatt, esteve no Brasil para “acelerar a cooperação com o Brasil em toda a gama de insumos da transição energética”. Pyatt afirmou que o assunto mais importante da visita foi a parceria em minerais estratégicos.

— Vemos o Brasil posicionado para continuar realmente desempenhando um papel de liderança global.

### **Parceria longeva**

Brasil e EUA têm um histórico de mais de três décadas de conversas sobre segurança energética com a assinatura de acordos. Até 2012, foram oito documentos de parceria, muitos com foco nos biocombustíveis. A disputa entre o milho americano e a cana-de-açúcar brasileira e uma “certa indiferença” dos governos nos últimos anos pré-pandemia travaram novos acordos, na avaliação do professor do Departamento de Relações Internacionais da Unifesp e vice-coordenador do Grupo de Estudos sobre Segurança Energética (Gesene) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), Alexandre Hage.

De 2012 até 2023, nenhum novo documento foi assinado pelos governos, apesar de ter havido uma continuidade das conversas técnicas entre integrantes do setor privado.

— Mas o que há de realmente concreto? O setor privado depende do Estado. Ele não tem condição, nem aqui, nem nos EUA, de fazer acordo sem a chancela do Estado.

Recentemente, dois novos acordos de parceria para geração de energia limpa entre Brasil e EUA foram assinados por ministros. O Ministério das Minas e Energia informou que os dois países possuem “circunstâncias diferentes”, mas têm trabalhado em conjunto para destravar financiamento para mover a transição energética. A pasta não cita resultados concretos dos acordos de parceria do passado, mas destaca que “um dos relacionamentos estratégicos na área de energia” são os biocombustíveis, tema tratado com Pyatt em julho.

## SECA JÁ AFETA PRODUÇÃO DE HIDRELÉTRICAS BRASILEIRAS E PODE FORÇAR MUDANÇA EM MODELO

Mudanças climáticas têm trazido mais volatilidade ao setor elétrico, com impactos sobre vazões de rios que abastecem as hidrelétricas, produtoras de quase metade da eletricidade do país

*Por Roberto Rockmann, Especial para O Globo*



**Barqueiro tem dificuldades de passar por baixo de ponte em curso d'água no Rio Negro, em Manaus — Foto: RAPHAEL ALVES/Agência Enquadrar**

Os efeitos das mudanças climáticas têm trazido mais volatilidade à geração no setor elétrico, com impactos sobre vazões de rios que abastecem as hidrelétricas, que produzem cerca de metade da eletricidade do país.

Dados do ex-diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) Edvaldo Santana apontam que a situação tem se deteriorado desde 2014. Para um período de 25 anos, observa-se, com base em dados do Operador Nacional do Sistema (ONS), que, entre 2000 e 2005, a energia natural afluenta — a quantidade de água que chega aos reservatórios das usinas hidrelétricas e que pode ser transformada em eletricidade pelas turbinas de hidrelétricas — equivalia a 93% da média histórica das vazões registradas desde 1931, quando o indicador começou a ser apurado. Nos seis anos seguintes, a situação foi mais confortável, com energia afluenta de 98% da média histórica. A partir de 2014 o quadro mudou e a água para gerar energia é cada vez menor.

### Queda brusca

Entre 2014 e 2021, a energia afluenta foi 76% da média, ou 22 pontos percentuais menor que a média registrada nos seis anos anteriores.

— É como se sumisse um montante suficiente para atender toda a demanda de energia do país por quatro meses. Nesse período, tivemos duas graves crises, em 2014 e 2021. E aqui vem um detalhe desolador: em 2022 e 2023, tidos como os anos de recuperação da crise de 2021, o volume de água que chegou às hidrelétricas foi bem menor que o de qualquer um registrado entre 2000 e 2013, excluído o ano de 2001, quando tivemos o racionamento. Ou seja, mesmo os anos mais úmidos do período recente são piores do que a média do passado mais distante — destaca Santana.

Os números significam que nos últimos dez anos os períodos úmidos estão abaixo da média histórica, o que indica que a água nos reservatórios terá o desafio de ser ainda melhor gerenciada para o setor elétrico. Isso traz desafios. O primeiro é a coordenação do setor com outras esferas, sejam concessionárias de geração hidrelétrica, seja a Agência Nacional de Águas (ANA). Com mais de 50% do consumo total do país, a região Sudeste é sensível devido à grande concentração de empreendimentos hidrelétricos, como a usina de Furnas (MG), e ao uso de água por outros setores, como turismo e irrigação.

A demanda por água no Brasil tem sido crescente, com aumento de aproximadamente 80% no total retirado nas últimas duas décadas. A previsão é de que ocorra um aumento de 24% na demanda até 2030, segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

Outro desafio é valorizar a água acumulada nos reservatórios das hidrelétricas e que passa a ter um valor além da geração de energia elétrica, como por exemplo ao fornecer armazenamento ao sistema. Os reservatórios se tornam grandes baterias de água, podendo, por exemplo, atender à demanda instantânea no fim da tarde, quando o sol para de brilhar e a demanda sobe.

— O modelo regulatório brasileiro foi estruturado com a predominância das hidrelétricas. Essas usinas representam cerca de 50% da capacidade instalada e, com a expansão muito acentuada das eólicas e solares, as hidrelétricas passam a ter um papel de confiabilidade fornecendo segurança ao



sistema. Esses serviços precisam ser precificados porque vão além da geração de eletricidade — diz a presidente da Associação Brasileira das Empresas Geradoras de Energia Elétrica (Abrage), Marisete Pereira.

### **Nova realidade**

Para que essa precificação seja destravada, seria importante alteração legal, já que, quando o modelo atual foi sancionado em 2004, a matriz era hidrotérmica, não havia geração distribuída solar e usinas eólicas ainda engatinhavam.

Térmicas, baterias e usinas reversíveis (que bombeiam água para um reservatório extra) poderão ter espaço crescente diante da diversificação da matriz elétrica, com o avanço de usinas solares e eólicas, que dependem de fatores climáticos e o fato de o país não construir mais hidrelétricas com reservatório, o que reduz a possibilidade de acúmulo de água para geração elétrica.

As baterias de armazenamento são outra tecnologia que poderão ganhar espaço. Na Califórnia, em alguns momentos do dia, elas já podem responder por mais de 10% da eletricidade.

— Elas podem ter múltiplos papéis: melhorar a qualidade do fornecimento sem investir em novas linhas, podem ajudar em controle de tensão, em redução de consumo em horários em que a energia é alta, podem desempenhar papel ao lado de fontes variáveis — diz o presidente da Associação Brasileira de Companhias de Energia Elétrica (ABCE). Além do custo, ainda elevado, o avanço está ligado à regulação, ainda inexistente.

*Fonte: O Globo - RJ  
Data: 30/09/2024*

## **O ESTADO DE S. PAULO**

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **GOVERNO ATRASA INDICAÇÃO NA ANEEL, TRAVA PROCESSOS E DEIXA NO LIMBO CASOS COMO O DOS IRMÃOS BATISTA**

Atualmente, cúpula da agência está desfalcada de quinto diretor, e sete processos pararam em função da falta do voto de desempate; Ministério de Minas e Energia diz que, no caso da Amazonas Energia, houve descumprimento de sentença judicial

*Por Renan Monteiro (Broadcast)*

BRASÍLIA - Há quatro meses sem o quórum completo na diretoria, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) acumula sete processos paralisados em função da falta do voto de minerva para desempate. Na sexta-feira, 27, a falta de um quinto diretor ganhou evidência: a transferência de controle da concessionária Amazonas Energia para a Âmbar, dos irmãos Wesley e Joesley Batista, entrou na lista de empates, pressionando ainda mais o governo.

Ex-diretores e interlocutores ouvidos pelo Estadão/Broadcast apontam que essa demora tem como causa fatores como o aumento da ingerência política nas indicações para os órgãos reguladores, o que acaba resultando na indefinição, já que seria necessário negociar com muitos grupos de interesse.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, declarou publicamente neste mês que um nome definitivo estava em avaliação na Casa Civil. Silveira falou em “democratização” na discussão com o Senado sobre o novo nome. Na prática, faltaria fechar a costura política em um momento em que o Congresso ficou esvaziado por conta do período eleitoral. A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado é responsável pela sabatina dos indicados para a diretoria.

Segundo apurou a reportagem com pessoas próximas às negociações, o Ministério de Minas e Energia (MME) indicou o secretário nacional de Energia Elétrica, Gentil Nogueira, para a vaga aberta

na diretoria da Aneel com a saída de HÉlvio Guerra — que teve mandato encerrado no fim de maio. O nome está na Casa Civil já há algum tempo e, no momento, o governo trabalha para alinhar a indicação com o Congresso Nacional.



*Reunião da Aneel que analisou transferência de controle da Amazonas Energia para a Âmbar, empresa dos irmãos Joesley e Wesley Batista, terminou empatada e sem definição Foto: Aneel via YouTube*

de descumprirem sentença proferida por juíza federal, em total afronta à lei, ao estado democrático de direito e ao poder judiciário”, referindo-se à questão envolvendo a Amazonas Energia e a Âmbar. A Aneel não se pronunciou.

Procurado pela reportagem, o MME disse entender que “o impasse da Diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica, na verdade, não se dá em razão da falta de indicação de um quinto nome para a agência, mas de decisões deliberadas de diretores

Nas tratativas para a indicação de um quinto diretor na Aneel, três nomes internos foram os mais cotados para possível nomeação provisória: os superintendentes André Ruelli, Alessandro Cantarino e Carlos Mattar. Todos veteranos no órgão. A nomeação temporária seria válida até efetivação do novo diretor.

O ex-diretor-geral da Aneel, Jerson Kelman, que atuou entre 2005 e 2009, avalia que há uma situação “aflictiva” nas agências reguladoras e critica o atual trâmite na indicação de dirigentes. “Em vez de ser um processo de busca de quem tem um perfil profissional adequado, conhecimento técnico em cada área específica, o que se verifica é a vinculação política dos candidatos. Eu vejo isso como uma nítida deterioração do processo”, disse.

Já Paulo Pedrosa, presidente executivo da Associação Brasileira de Grandes Consumidores de Energia (Abrace) e também ex-diretor da Aneel, lembra que a demora na indicação de um diretor tem precedentes, com a figura do diretor temporário sendo necessária.

“É importante ter um colegiado completo, porque isso inclusive permite a diversidade de opiniões. Uma Aneel que traga segurança no mercado afeta (positivamente) o prêmio de risco. Até para que tenhamos energia barata, nós precisamos ter uma Aneel previsível, técnica, independente, com cinco diretores”, defende.

### **Discussões paralisadas**

Na lista de discussão travadas em função do impasse há processos relacionados à interligação elétrica entre as usinas termoeletricas Boa Vista e São Marinho Boa Vista; a interrupções no fornecimento de energia ocorridas no município de Porto Alegre; ou envolvendo uma Pequena Central Hidrelétrica, a PCH Cazuza Ferreira.

Neste mês, mais quatro processos também ficaram com votação empatada. Os dois primeiros envolvem a RGE Sul Distribuidora de Energia e a implantação da Linha de Transmissão SE Feijo (SE Cruzeiro do Sul), paralelamente às margens da rodovia BR-364. Os dois últimos, apreciados em reunião extraordinária na sexta-feira, 27, tratam da Amazonas Energia.

Na sexta-feira, o diretor-geral da Aneel, Sandoval Feitosa, disse em conversa com jornalistas que já “passou da hora” para a indicação do quinto diretor. Com o empate, o governo fica sob um sinal de alerta. A medida provisória aprovada em junho para possibilitar a transferência de controle da Amazonas Energia ainda não foi apreciada pelo Congresso e perderá validade em 10 de outubro. Ou seja, a Aneel precisaria ter uma definição sobre o tema antes desse prazo.

Na atual composição da diretoria, votam quase sempre em sintonia os diretores Fernando Mosna e Ricardo Tili, em contraposição ao diretor-geral, Sandoval Feitosa, e à diretora Agnes da Costa.



Edvaldo Santana, ex-diretor da Aneel entre 2005 e 2013, lembra que, na sua passagem pelo órgão regulador, houve também meses de quórum incompleto, mas havia uma convergência maior no colegiado. “Um dos problemas é que os quatro diretores que estão lá não se entendem. Então, isso complica”, analisa. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, também tem criticado a divergência entre os atuais diretores.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 30/09/2024*

## THE ECONOMIST: UMA NOVA LUTA DE CLASSES ESTÁ SE FORMANDO NA CHINA

À medida que a economia vacila, o ressentimento entre os grupos sociais está crescendo  
*Por The Economist*

O termo *three generations in tobacco* (três gerações no tabaco) se tornou uma abreviação comum na China. Nas mídias sociais, significa uma elite privilegiada cujos membros distribuem empregos cobiçados (como cargos de gerência no monopólio estatal do tabaco) para seus próprios tipos. No início deste ano, um blogueiro com mais de 850 mil seguidores invocou o meme.

“O resultado desse sistema hereditário é um círculo fechado de poder que corta completamente as oportunidades de ascensão para as pessoas de baixo!”, escreveu ele. Centenas de pessoas expressaram concordância. “A classe dominante está se solidificando”, respondeu um deles. Outro ficou furioso: “Os filhos da elite estão progredindo, e os filhos dos pobres continuam pobres.”

Na década de 1990, à medida que as pessoas se tornaram livres para se mudar do campo para as cidades e para escolher o trabalho a fazer, a mobilidade social disparou. Com trabalho árduo e inteligência nativa, a transformação de fazendeiro em dono de fábrica poderia ser concluída em questão de anos. Mas, como o meme sugere, o otimismo está começando a desaparecer.

A economia está vacilando. As oportunidades de bons empregos estão se esgotando. Muitos chineses agora falam de *shehui guhua*, ou estagnação social. Entre os menos abastados, está crescendo o ressentimento em relação ao que é visto como uma elite que se autorreproduz. A inimizade entre as classes está aumentando.



*China tem visto uma redução da mobilidade social, o que tem ajudado a aumentar a desigualdade Foto: 06photo/Adobe Stock*

Uma pesquisa conduzida por dois acadêmicos americanos, Scott Rozelle e Martin Whyte, descobriu que as pessoas na China já aceitaram a desigualdade gritante, permanecendo otimistas de que, com trabalho árduo e habilidade, ainda poderiam ter sucesso. Mas os acadêmicos descobriram que agora é mais provável que digam que as conexões e o crescimento rico são as chaves para o sucesso.

Isso irrita o Partido Comunista, que afirma ter estabelecido uma “ditadura democrática do povo liderada pela classe trabalhadora e baseada em uma aliança de trabalhadores e camponeses”, como diz a constituição chinesa. Nos últimos anos, o líder da China, Xi Jinping, pediu mais esforços para promover a mobilidade social e, ao mesmo tempo, enfatizou a necessidade de alcançar a “prosperidade comum”.

No entanto, esse discurso teve pouco impacto óbvio sobre o humor do público, além de assustar os empresários e os chineses mais ricos. Em agosto, um usuário popular do Weibo, um site de mídia social, criticou as grandes pensões desfrutadas pela elite. “Gente comum, vocês entenderam agora?... Os interesses adquiridos são intocáveis, não se pode nem falar sobre eles”, escreveu ele.

“Eles são todos parasitas”, respondeu uma pessoa. “Vampiros”, disse outra. “A estagnação social está piorando”, disse um terceiro. Alguém até se aventurou: “Sem outra revolução, é impossível resolver essas injustiças bizarras”. Em poucos dias, o tópico desapareceu da internet fortemente censurada da China.

A China está realmente se tornando mais rígida socialmente? Especialistas debatem as evidências. Uma forma comum de medir a mobilidade é observar o que os economistas chamam de elasticidade intergeracional da renda, ou IGE. Ele compara a renda das pessoas com a de seus pais. Quanto mais próximos eles estiverem, menor será a diferença entre o status social das duas gerações. O IGE representa a proporção em uma escala de zero a um, sendo que um número maior indica menos mobilidade.

Um estudo publicado em 2019 pelo Institute of Labour Economics, um think-tank de Bonn, constatou que o IGE dos nascidos entre 1970 e 1980 era de 0,39. Ele subiu para 0,44 para os nascidos entre 1981 e 1988. Como nos países ricos, dizem os autores, a redução da mobilidade social andou de mãos dadas com o aumento da desigualdade.

A diferença entre ricos e pobres na China aumentou acentuadamente na década de 1990, com o início das reformas econômicas. Em outro artigo, também publicado em 2019, Mengjie Jin, da Universidade de Finanças e Economia de Nanjing, e seus colegas autores afirmaram que o país era mais móvel socialmente do que os Estados Unidos, mas menos do que a Grã-Bretanha, o Canadá e a Alemanha.

Xi não admite que a estagnação social esteja ocorrendo, mas pediu esforços para evitá-la. “Em alguns países, a diferença cada vez maior entre ricos e pobres e o colapso da classe média levaram à divisão social, à polarização política e ao populismo desenfreado”, disse ele em 2021. “As lições são profundamente significativas!” Em julho, Han Linxiu, da Universidade de Nankai, escrevendo em um jornal oficial, disse que não acreditava que houvesse estagnação, mas que “a presença generalizada dessa emoção negativa” era “um risco político em potencial”.

### **A palavra C**

Para resolver o problema, o partido emitiu em 2019 seu primeiro documento de política sobre o tema da mobilidade social. Como de costume, ao discutir a China, ele não mencionou a palavra “classe”. A ideia de que novas classes possam estar se formando permanece intragável para os ideólogos do partido. No entanto, o relatório afirmou que a eliminação das barreiras à mobilidade seria “um poderoso apoio ao desenvolvimento sustentado e saudável da economia”. E identificou corretamente alguns dos principais obstáculos.

O mais flagrante é o sistema hukou de registro de domicílios, que limita a capacidade dos migrantes do campo de obter acesso à assistência médica, educação e moradia urbanas subsidiadas. Os quase 300 milhões de pessoas que se mudaram para as cidades nas últimas três décadas desfrutaram de um ganho único na posição social. Porém, nas cidades, eles são tratados como de segunda classe, muitas vezes impedidos de conseguir bons empregos devido à exigência de que os candidatos tenham um hukou local.

O documento do partido pedia a “equalização dos serviços públicos básicos... independentemente do status do hukou”. As reformas estão ganhando ritmo. Algumas oferecem aos migrantes com empregos permanentes a chance de desfrutar dos mesmos benefícios que os residentes nativos, mesmo sem mudar o hukou.

Mas ainda há barreiras ocultas: muitos migrantes não têm contratos para comprovar seu emprego ou status de residência. E o partido está relutante em permitir muitas mudanças nas maiores cidades, onde se concentram os melhores empregos. Ele teme o impacto sobre a estabilidade social se um grande número de migrantes ficar desempregado e não quiser sair.



Na zona rural, o acesso desigual à boa educação é um grande impedimento ao progresso. As escolas rurais são muito inferiores às urbanas em termos de financiamento e pessoal. As crianças com hukou rural têm muito menos chance de concluir o ensino médio. Um grande aumento no número de vagas em universidades e faculdades abriu muito mais portas.

No entanto, os alunos da zona rural estão extremamente sub-representados nas universidades de elite. Liu Baozhong, da Academia Chinesa de Ciências Sociais, calcula que, nessas instituições, quase 40% dos estudantes são filhos de gerentes e menos de 10% são filhos de agricultores, embora mais de 35% dos chineses vivam no campo.

A classe média da China se expandiu rapidamente, passando de quase inexistente na década de 1990 para cerca de 400 milhões de pessoas atualmente. Mas dentro dessa nova classe também há ressentimentos. A competição pelo progresso é intensa. Os pais investem dinheiro para ajudar seus filhos a progredir.

Em 2021, o governo tentou nivelar o campo de atuação proibindo a maioria dos serviços de tutoria com fins lucrativos. Mas isso deu aos mais ricos uma vantagem ainda maior: eles podiam pagar os preços altíssimos que os tutores começaram a cobrar por seu trabalho ilícito.

Muitos acadêmicos chineses sugerem a melhoria dos serviços públicos para reduzir o risco de que os pobres permaneçam pobres, geração após geração, devido aos custos dos cuidados com a saúde, pensões inadequadas, benefícios de desemprego escassos e o preço oculto de uma boa educação.

Mas o governo não está disposto a fazer alarde. “Para promover a prosperidade comum, não devemos adotar a abordagem do assistencialismo”, alertou Xi, em 2021. Isso apoiava “pessoas preguiçosas”, disse ele.

O próprio elitismo do partido não ajuda. Para funcionários públicos e trabalhadores de colarinho branco em empresas estatais - tipos de trabalho cobiçados - a filiação é essencial para o avanço. O exame do serviço público é altamente considerado por sua imparcialidade, mas quem se filia ao partido depende da ajuda de pessoas de dentro.

E dentro dos bastiões do Estado, o nepotismo é abundante. Em uma reportagem em seu site em abril, até mesmo a televisão estatal concordou. Ela disse que a preocupação do público com “três gerações no tabaco” e tópicos semelhantes nas mídias sociais era um sinal de que “ainda há um pouco de ‘endogamia’ nas empresas estatais e nas agências do governo local”.

O flagelo, segundo ela, estava “proliferando em cantos escondidos”. Os internautas aproveitaram essa rara admissão. “Essas pessoas estão promovendo a cultura tradicional”, brincou um deles, referindo-se a um projeto favorito de Xi. “Dragões dão à luz dragões, fênix a fênix, e o filho de um rato sabe como cavar.”

Este conteúdo foi traduzido com o auxílio de ferramentas de Inteligência Artificial e revisado por nossa equipe editorial. Saiba mais em nossa Política de IA.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 30/09/2024*

## **LULA: ECONOMIA NÃO TEM MÁGICA E NÃO SE DÁ ‘CAVALO DE PAU’**

Em encontro com empresários, com a participação do indicado a chefiar o Banco Central, o presidente disse que teve sorte nos dois primeiros mandatos e que está tendo sorte de novo

*Por Caio Spechoto (Broadcast) e Sofia Aguiar (Broadcast)*

BRASÍLIA- O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta segunda-feira, 30, em encontro com empresários realizado no México, que sempre soube que em economia não tem mágica e não se dá “cavalo de pau”.

“Eu sempre compreendi que em economia não tem mágica, você não inventa economia. Não dá um cavalo de pau como se estivesse num carro, numa autopista, num país do tamanho do México. E muito menos você dá um cavalo de pau numa economia do tamanho do Brasil”, disse o presidente brasileiro.

As declarações são dadas em um contexto em que o mercado mantém desconfiança sobre o cumprimento da regra fiscal pelo governo. O próprio indicado por Lula para a presidência do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, presente no encontro com empresários e apresentado por Lula como “companheiro que logo logo será o presidente do Banco Central”, na semana passada declarou que a desconfiança do mercado sobre a execução do arcabouço fiscal está impedindo que as



expectativas de inflação convirjam para a meta de 3% dos próximos anos.

**O presidente Lula com a primeira-dama, durante a chegada à Cidade do México, no domingo, 29 Foto: Ricardo Stuckert / PR**

Lula também disse que teve sorte em seus dois primeiros mandatos e que está tendo sorte de novo. Dessa vez, não falou em tom de ironia. O petista costuma ironizar adversários que atribuem à sorte os resultados de seu governo. Ele também afirmou que é preciso ter “sensibilidade política” para conduzir as ações no Brasil e

no México.

Além de integrantes do governo, o evento tem a presença de nomes importantes do PIB brasileiro, como Joesley e Wesley Batista, da JBS.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 30/09/2024**

## HADDAD DIZ QUE PAÍS TERÁ PROBLEMA ECONÔMICO SE FAZENDA E BC NÃO ANDAREM JUNTOS ‘VIRTUOSAMENTE’

Ministro voltou a pregar respeito aos limites do arcabouço fiscal e disse que, quanto mais as regras para as contas públicas forem respeitadas, maior será o espaço para o BC voltar a cortar os juros  
**Por Eduardo Laguna (Broadcast) e Daniel Tozzi Mendes (Broadcast)**

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, defendeu nesta segunda-feira, 30, um alinhamento das políticas fiscal, comandada por sua pasta, e monetária, executada pelo Banco Central, como condição para a economia crescer de forma sustentada.

“Ou fiscal e monetário andam juntos virtuosamente, ou vamos ter problema econômico”, afirmou durante entrevista à rádio CBN. Por diversas vezes, ele pregou respeito aos limites do arcabouço fiscal. Segundo Haddad, quanto mais o arcabouço for respeitado, maior será o espaço para o BC voltar a cortar os juros.



Com juros mais baixos, emendou, o Brasil vai atrair investimentos e, assim, aumentar a capacidade de crescimento, aliviando a inflação. O crescimento da economia acima do potencial foi um dos motivos que levaram o BC a subir os juros na última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom).

**Haddad afirmou que a dívida pública precisa ser administrada com ‘muito cuidado’ Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda**



Haddad ressaltou que a dívida pública, por gerar incerteza no mercado, precisa ser administrada com “muito cuidado”. Após lembrar das ações de rating positivas recebidas pelo Brasil, ele disse que as notas de risco de crédito vão parar de subir se o País não cuidar da dívida.

Embora tenha ponderado que a Previdência terá que ser observada com atenção por todos os governos, mesmo após a reforma de 2019, o ministro considerou que o susto com a escalada dos gastos previdenciários passou. As despesas nesta rubrica das contas públicas, lembrou, subiram de fevereiro a março, mas se acomodaram a partir de maio.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 30/09/2024**

### **GERDAU E NEWAVE CAPITAL ANUNCIAM PROJETO SOLAR DE R\$ 1,3 BI EM GOIÁS**

Volume de energia gerada em projeto poderia suprir consumo de uma cidade com cerca de 365 mil habitantes; expectativa é que usina entre em operação comercial total no início de 2026

**Por Ludmylla Rocha (Broadcast)**

A Newave Energia, joint venture da Gerdau com a Newave Capital, anunciou nesta segunda-feira, 30, a construção de um projeto de usina solar de grande porte na cidade de Barro Alto, em Goiás, cujo investimento necessário será de R\$ 1,3 bilhão.

O empreendimento terá 452 megawatt-pico (MWp) de capacidade instalada. Segundo o presidente da Newave Energia e fundador da Newave Capital, Edgard Corrochano, o volume de energia gerada poderia suprir o consumo de uma cidade com cerca de 365 mil habitantes. A expectativa é que a usina entre em operação comercial total no início de 2026.

“Compramos 731 mil painéis solares para este projeto que serão distribuídos em aproximadamente 800 hectares. Durante a fase de construção desta usina, devem ser criados mais de 1.500 empregos diretos”, afirmou o executivo.



**Empreendimento será o maior de energia fotovoltaica de Goiás, representando um aumento de 22% da capacidade de geração de energia solar do Estado Foto: Dayse Maria/Estadão**

Segundo a companhia, o empreendimento será o maior de energia fotovoltaica de Goiás, representando um aumento de 22% da capacidade de geração de energia solar do Estado, o que colocará a fonte como a segunda da matriz estadual.

Parte dos recursos necessários para o projeto virá de capital próprio e parte de financiamento da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), operado pelo Banco do Brasil. “Captamos mais de R\$ 900 milhões no FIP com mais de 15 mil investidores”, disse Corrochano.

### **Consumo próprio e mercado livre**

Parcela do volume de energia gerado pelo empreendimento será destinada para unidades de produção de aço da Gerdau no Brasil, em linha com seu processo de descarbonização.

A usina também comercializará parte da energia gerada no mercado livre de energia, no qual os consumidores podem escolher seus fornecedores.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 30/09/2024**

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### ‘SEMANA DOS FRANCESES’ TEVE AO MENOS R\$ 22 BILHÕES EM NEGÓCIOS NO BRASIL

Operadora portuária Santos Brasil, “Rota dos Cristais”, leilão de linhas de transmissão são alguns dos empreendimentos que têm atraído interesse de companhias da França

*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



*Após Santos Brasil, CMA CGM buscará novas aquisições — Foto: Anna Carolina Negri/Valor*

Em uma semana, três grandes grupos de origem francesa se comprometeram com investimentos bilionários no setor de infraestrutura do Brasil. No domingo (22), a empresa de navegação CMA CGM anunciou a compra da operadora portuária Santos Brasil, em uma operação de R\$ 13,2 bilhões, considerando o preço de R\$ 15,30 por ação

anunciado — valor que ainda pode sofrer variações até o fechamento do negócio.

O grupo comprou a fatia de cerca de 48% do Opportunity na empresa, mas o acordo pressupõe uma oferta pública de aquisição das ações remanescentes pelo mesmo preço.

A companhia, que tem atuação global por meio de linhas de navegação e terminais portuários, é controlada pela família Saadé, cujo veículo Merit France SAS detém 73% da empresa. Os demais sócios são a companhia turca Yildirim Holding (com 24%) e o banco de investimento público francês Bpifrance (3%).

A CMA CGM já tem atuação no Brasil, dado que opera linhas de navegação de longo curso e também por meio da Mercosul Line, negócio de cabotagem e soluções logísticas do grupo. A compra da Santos Brasil significa maior verticalização da operação da empresa no Brasil, dado que a armadora passará também a controlar terminais portuários no país — estratégia que tem sido adotada por outros grupos de navegação.

#### Leilão da “Rota dos Cristais”

Na quinta (26), outra grande companhia francesa ampliou sua participação no mercado brasileiro, a Vinci. O grupo venceu o leilão da concessão rodoviária da chamada “Rota dos Cristais”, para operar a BR-040 entre Cristalina (GO) e Belo Horizonte, se comprometendo com investimentos de R\$ 6,5 bilhões.

No Brasil, a empresa investe em concessões de infraestrutura desde 2017, quando conquistou a operação do aeroporto de Salvador. Em 2021, a Vinci também arrematou a concessão de mais sete aeroportos na região Norte do país.

Em 2022, a companhia também fez sua estreia no mercado de rodovias, ao adquirir o controle da Entrevias, concessão rodoviária do governo de São Paulo. Na operação, o Pátria vendeu 55% do negócio e continuou como minoritário.

Apesar de já ter presença no país, a participação da Vinci no leilão de uma concessão rodoviária foi algo inédito, o que chamou a atenção do mercado. “A entrada da Vinci (sim, eles já estavam aqui, mas agora também estão vencendo leilões) pode sinalizar apetite do grupo para crescer no Brasil,

representando risco competitivo para CCR e Ecorodovias”, afirmaram os analistas Lucas Marquiori e Fernanda Recchia, em relatório do BTG Pactual.

### Leilão de linhas de transmissão

Para fechar a “semana dos franceses”, na sexta-feira (27), a Engie foi a grande vencedora do leilão de linhas de transmissão. A licitação foi relativamente pequena em comparação às últimas do segmento — apenas três lotes, sendo dois deles pequenos.

O principal contrato ficou com a companhia francesa, o Lote 1, que inclui a construção de 780 quilômetros de linhas passando por Paraná, Santa Catarina, Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo, e investimentos da ordem de R\$ 3 bilhões.

A Engie já tem atuação ampla no Brasil — principalmente no segmento de geração elétrica e também em distribuição de gás, por meio da Transportadora Associada de Gás (TAG) — e as ações da subsidiária brasileira são negociadas na B3.

Segundo o presidente da empresa no Brasil, Eduardo Sattamini, há um plano de ampliar a atuação em linhas de transmissão, como forma de diversificar o portfólio no país. O investimento de sexta deverá ser financiado com o próprio balanço da companhia local.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/09/2024*

## MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS QUER USAR R\$ 20 BI DISPONÍVEIS EM FUNDOS PARA ACELERAR INVESTIMENTOS

Do início do governo até setembro deste ano, o ministério, por meio do Conselho Diretor do FMM, autorizou 1.158 projetos a seguirem com os próximos passos da contratação do empréstimo junto aos bancos

*Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília*



*Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho — Foto: Wenderson Araujo/Valor*

Com orçamento modesto na Esplanada — apenas R\$ 2,4 bilhões, em 2024 —, o Ministério de Portos e Aeroportos aposta no uso de recursos dos fundos vinculados ao órgão para ampliar os investimentos no setor. Somente o Fundo da Marinha Mercante (FMM) conta com R\$ 13 bilhões em caixa, enquanto o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), que acaba de ter sua natureza contábil alterada por lei, dispõe de outros R\$ 8,1 bilhões, sendo que R\$ 6 bilhões já foram solicitados pela pasta à equipe econômica para serem usados na aviação civil ainda em 2024, o que demanda mudança na lei orçamentária.

Somadas, as previsões dos dois fundos já são R\$ 19 bilhões disponíveis, montante que deve passar de R\$ 20 bilhões se considerado o adicional de receita projetado até o fim do ano.

Do início do governo até setembro deste ano, o ministério, por meio do Conselho Diretor do FMM, autorizou 1.158 projetos a seguirem com os próximos passos da contratação do empréstimo junto aos bancos credenciados. Os investimentos atrelados a esses projetos totalizam R\$ 34,56 bilhões — R\$ 20,8 bilhões foram aprovados só este ano, o que pode aumentar com a última reunião do conselho de 2024. O dinheiro não é liberado de uma só vez, mas de acordo com as fases de implantação. Do total aprovado desde o ano passado, apenas R\$ 1,59 bilhão foi contratado e R\$ 1,32 bilhão liberado.

No caso do FMM, a expectativa é atingir um fluxo de liberação de pelo menos R\$ 5 bilhões por ano. “Não houve uma priorização dessa indústria por parte do governo anterior. Foram aprovados projetos, mas não teve praticamente liberação de recurso. Dos mais de R\$ 22 bilhões que

ingressaram ao caixa do Fundo da Marinha Mercante no governo anterior, ele desapareceu no orçamento da União”, disse o ministro Silvio Costa Filho.

Em entrevista ao Valor, o ministro reforçou que a principal estratégia do governo com o FMM é de fato retomar os investimentos da indústria naval brasileira, apesar da experiência traumática no governo Dilma Rousseff. Uma década atrás, o plano de produzir grandes navios e sondas em estaleiros nacionais foi frustrado em escândalo de corrupção revelado pela operação Lava-jato. Para o ministro, houve uma “virada de página” nesse sentido com o aperfeiçoamento dos modelos de gestão dos recursos e governança dos bancos e das empresas estatais.

Outra mudança recente no fundo foi a de reservar 30% dos recursos para projetos de infraestrutura nos portos (marítimos e fluviais) e nas hidrovias. “É a primeira vez que a gente está avançando com recurso do Fundo da Marinha Mercante em projetos portuários estratégicos, mas que também estejam validados pelo Novo PAC”, disse Costa Filho, se referindo ao texto da Portaria 424/24, assinada no início de setembro.

No caso do Fnac, o fundo passará a assumir uma natureza contábil semelhante à do FMM, a partir da recém-aprovada Lei Geral do Turismo. O fundo da aviação civil, composto pela receita das outorgas recolhidas dos aeroportos concedidos, não devolvia os recursos ao setor. Este ano, por exemplo, dos R\$ 8,1 bilhões disponíveis, apenas R\$ 400 milhões estão previstos para investimento no orçamento federal.

Costa Filho quer que os recursos do fundo da aviação civil também sejam oferecidos na forma de empréstimo aos projetos estratégicos para o governo. Ele disse que, assim como o FMM financia a indústria nacional de navegação, o Fnac deve apoiar as companhias aéreas no financiamento da operação no país e na aquisição de aeronaves nacionais da Embraer.

De acordo com o ministro, a aquisição de equipamento no exterior será admitida com recursos do Fnac, mas quem escolher as compras nacionais terá preferência. “Ele vai ter, sem dúvida alguma, uma maior atenção do governo por estar prestigiando o conteúdo local, entretanto nós respeitamos o livre mercado”, disse.

Com a estratégia de oferecer empréstimos via FMM e Fnac, o Ministério de Portos e aeroportos não entra na briga por recursos federais. O dinheiro oferecido na forma de financiamento não gera impacto no resultado primário, por ser considerado uma despesa apenas financeira.

No início do ano passado, a Confederação Nacional da Indústria (CNT) produziu relatório com as preocupações sobre a aplicação do FMM, especialmente relacionadas à interrupção do fluxo de liberação dos recursos e ao desvio de finalidade no uso do dinheiro. “O maior desafio é o contingenciamento de recursos, que pode trazer prejuízos significativos para o setor, tais como deterioração da infraestrutura e paralisação de todos os projetos”, informou a entidade, em posicionamento enviado ao setor. “Além disso, a CNT defende que seja feita uma gestão eficiente dos recursos, para que eles sejam, de fato, utilizados onde foram destinados”, acrescentou.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 30/09/2024**

## PORTOS DOS EUA SE PREPARAM PARA GREVE COM NEGOCIAÇÕES PARALISADAS

Grupo que representa operadores de terminais portuários e o sindicato dos trabalhadores não têm negociações planejadas antes do vencimento de seu contrato no final desta segunda-feira

**Por Valor — São Paulo**

Trabalhadores portuários do Leste e da Costa do Golfo dos Estados Unidos se preparam para entrar em greve nesta terça-feira (1º), à medida que as negociações se encontram em um impasse e enquanto as principais autoridades do setor e do governo pedem para que uma paralisação seja evitada.





*Estados Unidos EUA Califórnia Navios Barcos Portos Transportes Produtos Mercadorias Materiais Economia Finanças Containers - Ships wait in the harbor outside the Ports of Los Angeles and Long Beach in California, U.S., on Monday, Dec. 3, 2012. California — Foto: Tim Rue/Bloomberg*

"Estamos coordenando com parceiros de toda a cadeia de suprimentos para nos preparar para quaisquer impactos potenciais", disse Steve Burns, porta-voz da Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey, o maior ponto de entrada de contêineres do Atlântico dos EUA, à "Bloomberg". "Pedimos a ambas as partes que encontrem um terreno comum e mantenham o fluxo de carga em benefício da economia nacional."

A United States Maritime Alliance (USMX), o grupo que representa operadores de terminais portuários, e o sindicato International Longshoremen's Association (ILA) não têm negociações planejadas antes do vencimento de seu contrato no final desta segunda-feira (30).

O impasse nas negociações forçará uma paralisação nos portos com capacidade combinada para movimentar até metade de todo o volume de comércio dos EUA a interromper o transporte de contêineres e veículos. O fornecimento de energia e cargas a granel, como lixo municipal e sal de estrada, não serão afetados, e algumas exceções serão feitas para permitir o movimento de mercadorias militares e navios de cruzeiro.

A USMX agora alega que o sindicato se recusou a negociar desde que suspendeu as conversas em junho, e pediu ao Conselho Nacional de Relações Trabalhistas para forçar os trabalhadores portuários a negociar. Enquanto isso, o ILA quer garantias contra a automação, que pode reduzir empregos, e argumenta que seus membros têm direito a uma parte maior dos "bilhões de dólares em receitas e lucros" que as linhas de transporte marítimo obtiveram nos últimos anos.

O presidente dos EUA, Joe Biden, disse no domingo (29) que não intervirá em nenhuma greve dos trabalhadores portuários. Para ajudar a quebrar o impasse, o governo também afirmou que convocou a USMX e o sindicato para uma reunião na Casa Branca na sexta-feira com altos funcionários.

Se uma greve for adiante, será a primeira grande interrupção trabalhista nos centros marítimos dos EUA desde um impasse de nove meses em 2014-15, que levou a lentidões no trabalho e redução da produtividade nos portos da Costa Oeste. A última greve do ILA na Costa Leste foi em 1977.

Segundo a Oxford Economics, a paralisação nos portos custaria à economia dos EUA de US\$ 4,5 bilhões a US\$ 7,5 bilhões por semana — um impacto no PIB que seria revertido assim que a greve terminasse e os embarques fossem retomados.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 30/09/2024*

## GOVERNO INCLUI TERMINAIS PORTUÁRIOS DO MARANHÃO E DO RIO GRANDE DO SUL NO PPI

Passaram a fazer parte do programa o Terminal IQ16, no Porto Organizado do Itaqui (MA), e o Terminal RIG25, no Porto Organizado de Rio Grande (RS)

*Por Valor — Brasília*

O governo federal qualificou dois empreendimentos públicos federais do setor portuário para o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República.



Segundo decreto, publicado nesta segunda-feira (30) no Diário Oficial da União (DOU), passou a fazer parte do PPI o Terminal IQI16, no Porto Organizado do Itaqui (MA), que abrange a área de 21.830 metros quadrados, dedicado à movimentação e à armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente fertilizantes.

*Porto Organizado do Itaqui, no Maranhão — Foto: Divulgação/Porto do Itaqui*

Também foi incluído no programa o Terminal RIG25, no Porto Organizado de Rio Grande (RS), com uma área de 48.982 metros quadrados utilizados para a movimentação e à armazenagem de grãos líquidos, especialmente produtos petroquímicos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 30/09/2024*

## PESQUISADORES BUSCAM REDUZIR CUSTO DO H2V

Expectativa é produzir insumo a preço menor que a média internacional em 2030

*Por Inaldo Cristoni — Para o Valor, de São Paulo*



*Fernanda Delgado, da Abih, diz que Brasil pode suprir a demanda externa — Foto: Divulgação*

A academia se movimenta para ajudar o Brasil a avançar na agenda de descarbonização. Centros de pesquisa públicos e privados realizam estudos para o desenvolvimento de tecnologias que permitam aperfeiçoar e otimizar o processo produtivo do hidrogênio verde (H2V). O objetivo é reduzir os custos de produção para que o insumo seja competitivo a ponto de substituir o hidrogênio cinza, muito demandado no mercado, mas obtido a partir de combustível fóssil.

A expectativa é que as novas tecnologias associadas à matriz energética essencialmente limpa - uma vantagem brasileira em relação aos demais países - possibilitem ao Brasil produzir o insumo com custo menor que a média internacional em 2030. A energia oriunda de fontes eólica, solar e hidráulica é utilizada na eletrólise - processo químico que consiste na separação das moléculas de hidrogênio e de oxigênio - que resulta no H2V.

No ano passado, a Universidade Federal de Itajubá (Unifei), em Minas Gerais, inaugurou o Centro de Hidrogênio Verde (CH2V) para realizar estudos sobre a eficiência da eletrólise da água. Uma planta de produção dotada de um eletrolisador de 300 quilowatts (kW) de potência - capaz de transformar energia elétrica gerada com fontes renováveis em 60 metros cúbicos (m<sup>3</sup>) de hidrogênio e 120 m<sup>3</sup> de oxigênio por hora - e um sistema de armazenamento de alta pressão serão ativados. “Estamos na fase de comissionamento e a expectativa é realizar a primeira operação assistida de eletrólise a partir de outubro”, revela Jamil Haddad, coordenador do CH2V.

A identificação de áreas com maior potencial de aplicação do H2V será outra abordagem das pesquisas realizadas no CH2V. Uma delas é a de mobilidade, para abastecimento de veículos. As instalações comportam um banco de ensaio para testes de motores alimentados por hidrogênio. O objetivo é “avaliar a operacionalidade, desempenho, emissões e economicidade do emprego deste combustível em motores alternativos”.



O projeto da Unifei tem o apoio do programa H2Brasil, uma cooperação entre o Brasil e a Alemanha para a expansão do H2V no país. De acordo com Haddad, em torno de 40 alunos e professores de graduação e pós-graduação da universidade estão envolvidos com pesquisas relacionadas ao H2V. O objetivo é, também, promover a geração de conhecimento, troca de experiências, treinamento e qualificação profissional na área.

Centro de pesquisa privado que está ativo desde 2015, o Instituto Avançado de Tecnologia e Inovação (Iati), localizado no Recife, tem em seu portfólio seis projetos relacionados a aplicação do hidrogênio de baixo carbono - inseridos no Programa de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PDI), regulado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) - que movimentam aproximadamente R\$ 80 milhões em investimentos.

### **CNI mapeou mais de 60 projetos de H2V que somam investimentos de R\$ 188,7 bilhões**

Um dos projetos consistiu no uso de H2V na combustão da caldeira de geração de vapor de uma usina termelétrica localizada no Porto de Pecém (CE). Para tanto, foi desenvolvido um dispositivo de eletrólise da água e uma planta de energia solar foi instalada na usina para fornecer a energia para o eletrolisador. " Fizemos uma prova de conceito no laboratório e em breve o dispositivo será aplicado em escala real", explica Robson Carmelo, coordenador do Laboratório de Hidrogênio e Eficiência Energética do Iati.

Inaugurada em janeiro de 2023, a planta de energia solar tem capacidade instalada de 3 megawatts (MW) de potência e de 1,25 MW de eletrólise. Segundo Carmelo, a ideia não é substituir, mas reduzir o consumo de diesel e melhorar o processo de combustão. Isso é possível porque o H2V tem poder calorífico muito superior e contribui para reduzir as emissões de carbono.

Com a aprovação do marco regulatório do H2V, será possível destravar projetos estruturantes no setor que poderão colocar o Brasil em uma posição de destaque no cenário global de descarbonização. Estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) mapeou mais de 60 projetos de H2V que somam investimentos de R\$ 188,7 bilhões nos próximos anos.

Além de descarbonizar a indústria doméstica, o Brasil pode suprir a demanda internacional. Para Fernanda Delgado, diretora-executiva da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (Abih), as exportações seriam uma prioridade num primeiro momento porque o mercado externo está maduro para o consumo do H2V e tem metas de redução de emissões a cumprir. Citando estudos da consultoria LC, ela diz que o impacto no Produto Interno Bruto (PIB) pode ser de R\$ 7 trilhões até 2050 em um cenário de participação brasileira de 4% da produção global estimada de H2V.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data: 30/09/2024*

## **REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES É ESSENCIAL**

O número de pessoas com renda familiar per capita de R\$ 397 atingiu 63 milhões  
*Por Naiara Bertão e Robson Rodrigues — De Nova York*

A emergência climática impõe um conjunto robusto de tarefas urgentes para os setores público, privado e sociedade civil. Mas há prioridades. "Para começar, concentrem-se na ação climática, na equidade de gênero, no salário digno, na resiliência hídrica e no financiamento sustentável", disse Sanda Ojiambo, assistente do secretário-geral e CEO do Pacto Global das Nações Unidas ao abrir o evento "SDGs in Brazil", organizado pelo Pacto Global da ONU no Brasil.

A desigualdade também está no centro das atenções. "Cerca de 3% das pessoas detêm 60% das riquezas. O número de pessoas com renda familiar per capita de R\$ 397 atingiu 63 milhões. Um por cento da população mais rica tem um rendimento médio 31 vezes maior do que os 50% mais pobres. Devemos nos incomodar com isso", disse Ana Fontes, vice-presidente do Conselho de Administração do Pacto Global da ONU - Rede Brasil e presidente da Rede Mulher Empreendedora.

As diferenças também são de gênero e raça e devem ser enfrentadas, por exemplo, assegurando igualdade de remuneração entre homens e mulheres. Outros temas centrais foram salário justo e igualdade de remuneração entre homens e mulheres.

Tarciana Medeiros, presidente do Banco do Brasil, contou no evento que a instituição está fazendo um trabalho para promover 344 pessoas negras e 300 mulheres para cargos de liderança, além de facilitar o acesso ao crédito por empreendedoras. O resultado foi um aumento de 41% no volume absoluto de crédito concedido para mulheres nos últimos 18 meses.

A pauta ambiental permeou os painéis e lançamentos de iniciativas. Um deles foi a apresentação de um guia de descarbonização para o setor portuário e marítimo, desenvolvido pelo Grupo de Trabalho (GT) de Negócios Oceânicos, o primeiro hub corporativo do país criado para impulsionar a transição energética das empresas. O GT é liderado pelo Porto do Açú, Ocean Stewardship Coalition, e conta com mais de 84 participantes.

O Pacto no Brasil e a Scania também anunciaram o lançamento do Hub de Biocombustíveis e Elétricos, um centro de debates voltado à descarbonização do transporte rodoviário. O objetivo é reunir especialistas, pesquisadores, empresários e representantes do governo para criar um ambiente propício ao desenvolvimento de projetos e iniciativas que acelerem a transição do setor para uma economia de baixo carbono.

O presidente da Scania, Christopher Podgorski, diz que o setor de transporte é responsável por 8% das emissões totais de gases de efeito estufa e a transição é urgente, já que 90% do transporte utiliza uma matriz de origem fóssil.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 30/09/2024*

## NOVO PRESIDENTE ASSUME VALE EM CENÁRIO FAVORÁVEL, MAS PRESSÃO POLÍTICA É DESAFIO

CEO toma posse amanhã por período de três anos após sucessão conturbada  
*Por Francisco Góes — Do Rio*



*Vice-presidente de finanças da mineradora foi o escolhido para ser CEO — Foto: Arthur Massao Felipe de Toledo*

O novo presidente da Vale, Gustavo Pimenta, toma posse nesta terça-feira (1º) em um contexto relativamente positivo para a companhia depois do pacote de estímulos econômicos anunciado, na semana passada, pelo governo da China, o principal mercado da mineradora. Na sexta-feira (27), a ação da Vale fechou a R\$ 63,96, alta de 11,53% sobre o dia 20, quando as medidas chinesas ainda não eram conhecidas.

No cenário doméstico, a perspectiva de um acordo final sobre a tragédia de Mariana (MG) também contribui para que o CEO comece a gestão “limpando” a mesa. Mas apesar da situação favorável, Pimenta assume com uma série de desafios em um ambiente em que as pressões políticas sobre a Vale, que marcaram todo o processo sucessório do presidente ao longo do ano, devem

continuar a existir.

Eleito por unanimidade pelo conselho de administração da Vale em 26 de agosto, Pimenta chega ao cargo para cumprir mandato de três anos. Embora jovem, tem 46 anos, é um executivo experiente, com carreira no Brasil e no exterior. “A eleição por unanimidade dá a Pimenta um começo menos apertado [em termos de pressões] e alarga a margem dele para se movimentar”, disse um interlocutor próximo da companhia.





Um dos primeiros trabalhos de Pimenta será avaliar mudanças no comitê-executivo, que abriga os vice-presidentes da Vale. São nove executivos, incluindo o CEO. É esperado que o novo presidente promova de três a quatro mudanças nesses cargos. Embora a Vale tenha um processo organizado de recrutamento de executivos, há receios de novas pressões políticas de Brasília para fazer indicações, assim como se viu quando o Planalto tentou fazer o ex-ministro Guido Mantega e outros candidatos como presidente da empresa.

“A maior ameaça à Vale é a política, uma vez que a empresa depende de licenças e concessões em um ambiente de governo marcado pelo intervencionismo [na economia]”, diz uma fonte. A alta administração da Vale nega que vá existir pressão política pelas eventuais cadeiras de vice-presidentes que ficarem livres: “Não tem pressão”, rebateu outra fonte. O objetivo de Pimenta seria ter um comitê-executivo de “classe mundial”.

Também se espera a criação de uma vice-presidência de relações institucionais e de comunicação, tema que virou um mantra na Vale ao longo do conturbado processo sucessório, uma vez que o colegiado da mineradora entende que a empresa precisa se comunicar melhor com os públicos de interesse (“stakeholders”), incluindo comunidades, fornecedores e governo, entre outros.

Como detentora de direitos minerários, que pertencem à União, e concessionária de portos e ferrovias, a Vale tem direitos e obrigações com o Estado brasileiro. Pelo tamanho e abrangência geográfica, a empresa registra, historicamente, uma relação tensa não só com a União mas com os Estados onde opera (MG, ES, RJ, PA e MA). Gestores municipais e estaduais vêm na Vale uma fonte para suprir carências que muitas vezes teriam que ser sanadas pelo Estado, embora, claro, a empresa tenha que prestar contrapartidas. Isso ficou ainda mais evidente após as tragédias de Mariana, em 2015, e de Brumadinho, em 2019.

Depois dos dois desastres socioambientais, que estão entre os piores da história do país, a Vale enfrentou dificuldades não só para retomar volumes de produção de minério de ferro, o principal produto da empresa, mas também para conseguir novas licenças. A empresa, que antes perseguia a marca de produzir 400 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, não fixou mais prazos para chegar a esse volume. Este mês, em visita de analistas de bancos a Carajás (PA), principal reserva de minério de ferro da companhia, a Vale aumentou a meta de produção para o ano para um intervalo entre 323 milhões e 330 milhões de toneladas (o número anterior era 310 milhões a 320 milhões).

A estratégia da Vale, há um bom tempo, tem sido privilegiar a qualidade do minério de ferro produzido e não mais os volumes. A companhia entende que produtos com alto teor de ferro têm prêmios de preço e novos desenvolvimentos e inovação podem ajudar a descarbonizar a indústria siderúrgica, que reúne os clientes da mineradora. Mas há um dever de casa que Pimenta terá por fazer e passa pela contínua redução de custos e pela garantia de um arcabouço regulatório sobre como tratar as chamadas “cavidades”. O tema envolve cavernas em áreas ricas em minérios que precisam ser licenciadas. O licenciamento ambiental aplicado à mineração continuará a ser um dos principais temas na agenda da Vale, agora sob a nova gestão.

É inegável que Pimenta assume a mineradora em um ambiente melhor do que o seu antecessor e atual CEO, Eduardo Bartolomeo, encontrou quando chegou ao posto, em 2019, ainda em meio à tragédia de Brumadinho. Um longo trabalho de recuperação da empresa foi feito, incluindo a venda de ativos, e a transformação da segurança em principal bandeira. Mas, mesmo assim, esse é um desafio que precisará ser mantido no topo das prioridades de Pimenta.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 30/09/2024**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### POSIDONIA SHIPPING VAI OPERAR 4 GRANELEIROS PARA ALCOA

Por Danilo Oliveira Navegação 30/09/2024 - 19:22



#### Divulgação

EBN foi contratada para operação de navios de 80 mil toneladas. No segmento offshore, empresa recebeu PSV 5.000 e prevê chegada de outras três embarcações de apoio até o final de 2024

A Posidonia Shipping & Trading foi escolhida pela Alcoa para fazer toda a operação dos quatro graneleiros que a empresa encomendou para transporte na costa brasileira, entre a mina de Juruti (PA) e o terminal da Alumar em São Luís (MA). De acordo com a Alcoa, são dois navios construídos no exterior e outros dois fretados. O sócio-diretor da Posidonia, Abraão Salomão, destacou que sua empresa participou desde a concepção do projeto e acompanhou as atualizações sobre a composição dessa frota de embarcações, em parte construída no Japão, para onde a tripulação foi enviada para trazer os ativos para o Brasil.

As unidades possuem aproximadamente 80 mil toneladas cada e vão transportar 100% de carga de bauxita da Alcoa por cabotagem na região Norte. O contrato também resultará em investimentos em pessoal e em escritório em São Luís (MA). Há uma expectativa de contratação de aproximadamente 30 pessoas para atuar efetivamente em áreas como recursos humanos e em QSMS (qualidade, segurança, meio ambiente e saúde).

#### Apoio offshore

Salomão também celebrou o incremento da frota de apoio marítimo, segmento em que a Posidonia vem apostando nos últimos anos, além da cabotagem. O PSV (transporte de suprimentos) Posidonia Leopard chegou ao Rio de Janeiro há duas semanas. A embarcação, do tipo PSV 5000, atenderá a um contrato de longo prazo com a Petrobras.

“Acabamos de incorporar o Posidonia Leopard e tem mais três [embarcações] vindo até o final do ano”, revelou Salomão, durante evento promovido pela empresa na última semana, no Rio de Janeiro. Os próximos três PSV estão nos planos para atender a contratos com a Petrobras previstos para começarem ao longo do primeiro semestre de 2025.

O sócio e diretor de operações da empresa, Alex Ikonopoulou, disse que a empresa já opera os AHTS Atlantic Kingfisher e GH Navigator, os PSV Posidonia Tiger, Mestre dos Mares, Posidonia Leopard, além das balsas Posidonia Bravo, TN Santa Maria e Posidonia Megatron e do rebocador Posidonia Orion. A empresa tem ainda em construção os PSV Posidonia Lara e Posidonia Arlete. Na cabotagem, a empresa conta com cerca de oito navios fretados por longo período e estima ter alcançado a marca de 100 navios fretados por curtos períodos ao longo do ano.

#### Resultados e investimentos

A empresa, que faturou R\$ 1 bilhão em 2023, projeta faturamento em torno de R\$ 1.6 bilhão em 2024. O sócio e diretor financeiro da Posidonia, Felipe Ikonopoulou, destacou que, nos últimos quatro anos, a Posidonia vem crescendo mais de 100% ao ano. Ele acrescentou que foram aportados mais de US\$ 200 milhões na frota nos últimos dois anos. “Temos investimentos de US\$ 200 milhões e vamos chegar, ao final do ano, com mais de 600 funcionários”, disse.

Felipe Ikonopoulou citou investimentos de US\$ 60 milhões para concluir os PSV Iara e Arlete, com perspectiva de contratação pela Petrobras. Na compra do PSV Posidonia Leopard, que começa o contrato com a Petrobras em 2024, os investimentos foram da ordem de US\$ 36 milhões. Para 2025, há perspectiva de uma emissão de dívida de mercado para concluir a aquisição de duas embarcações: Posidonia Panther e Posidonia Lion, ambos PSVs 4.500.

Para aquisição das três novas embarcações de apoio offshore, a empresa está fazendo emissão de dívida de mercado. “Normalmente, como temos base do contrato em dólar, é sempre com uma taxa de juros bem competitiva”, explicou. Felipe disse ainda que, para as embarcações Iara e Arlete, a empresa já tem o financiamento aprovado junto ao BNDES e está nos trâmites finais com o estaleiro que vai finalizar a construção.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/09/2024*

## ABRAN VÊ AGENDA BRASILEIRA FAVORÁVEL À TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

*Por Danilo Oliveira Offshore 28/09/2024 - 00:21*



*Foto: Danilo Oliveira/PN*

Armadores noruegueses percebem empresas mais comprometidas com adoção de novas tecnologias e de soluções que aceleram redução das emissões em suas operações

A Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) avalia que, apesar de todos os desafios, a transformação verde é cada vez mais presente na agenda global e caminha de mãos dadas com o desenvolvimento sustentável. O presidente da

Abran, Felipe Meira, afirma que os armadores noruegueses estão confiantes nas medidas que o governo brasileiro vem adotando para incentivar a transição energética, o transporte marítimo e modernizar a infraestrutura do país. Ele citou o programa da aceleração de transição energética, o Marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono e o Combustível do Futuro.

Meira observa empresas cada vez mais comprometidas com a adoção de novas tecnologias e soluções que aceleram a redução das emissões de carbono em suas operações. “Tecnologias voltadas para aumento de fator de recuperação de campos maduros, aumento de eficiência energética das embarcações e plataformas estão cada vez mais desenvolvidas e resultados mensurados já se tornam relevantes”, disse, na última terça-feira (24), na 6ª Edição do Seminário Brasil x Noruega, promovido pela FGV Direito Rio, em colaboração com a Abran e o Real Consulado Geral da Noruega, no Rio de Janeiro (RJ).

A associação também percebe os portos brasileiros se preparando para eletrificação de suas operações e para o fornecimento de energia estável para recepção dos navios que atracam em suas instalações. “O futuro sustentável da indústria marítima e portuária depende de soluções, escaláveis e economicamente viáveis”, disse o executivo.

Meira ressaltou que os armadores noruegueses reconhecem responsabilidade da redução de emissão dos gases de efeito estufa e estão comprometidos com as metas estabelecidas para redução de 50% das emissões até 2030, com base nos níveis de 2008, e com o ambicioso objetivo de alcançar frotas neutras em carbono em 2050. “Estes compromissos não são apenas intenções, são passos concretos para garantir que o setor marítimo se alinhe às metas globais de sustentabilidade definidas pela IMO”, frisou.

A Abran destaca que o Brasil já possui uma matriz energética preponderantemente renovável e avança na ampliação de fontes limpas de energia, com incremento de parques eólicos e solares, assim como na produção de biocombustíveis. Ao mesmo tempo, o país é visto como um dos principais polos offshore do mundo, com atraente e diversificado mercado para a cadeia de óleo e gás.

Na visão da associação, o Brasil lidera as discussões do G20 sobre a transição para a energia limpa de fontes renováveis, buscando soluções globais para a crise climática, incluindo a promoção de investimentos em tecnologias verdes e a transição energética justa, a fim de garantir que países em desenvolvimento tenham acesso e financiamento a tecnologias para adotar energias renováveis.

Para a Abran, as reformas estruturantes legais e regulatórias implementadas no decorrer dos últimos anos trouxeram mais competitividade, transparência e previsibilidade ao mercado nacional, que hoje conta com as maiores operadoras de petróleo do mundo, empresas nacionais e novos entrantes que, com a estruturas mais enxutas e ágeis, revitalizam e dinamizam negócios considerados pouco atraentes para os grandes operadoras.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/09/2024*

## NORUEGA QUER AMPLIAR PARCERIAS COM BRASIL PARA DESCARBONIZAÇÃO

*Por Danilo Oliveira Navegação 28/09/2024 - 00:20*



### *Divulgação FGV*

Cônsul geral destacou que atingir Net Zero no transporte marítimo mundial é uma longa jornada, que exigirá ampla colaboração entre países

A Noruega está pronta para ampliar a troca de experiências em inovação que o Brasil está desenvolvendo voltadas para transição energética, inclusive na área de biocombustíveis. A cônsul geral da Noruega, Mette Tangen, afirmou, na última terça-feira (24), que o processo de migração para tecnologias de baixa emissão é desafiador e requer uma grande cooperação internacional. Ela destacou que a extensa costa e a forte tradição marítima fazem do Brasil um parceiro natural para a Noruega na jornada de descarbonização do transporte marítimo.

“Embora a Noruega já possua uma das frotas mais eficientes em energia do mundo e alto número de navios que utilizam combustíveis alternativos, alcançar essa meta de neutralidade climática ainda é uma longa jornada”, disse a cônsul na 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).

A avaliação da Noruega é que os dois países têm conhecimento e recursos para essa transição verde. “É vital unir setor público, privado e academia para encontrar soluções criativas e inovadoras para os desafios que enfrentamos”, defendeu Mette Tangen. Ela acrescentou que o país nórdico está comprometido em desenvolver metas ambiciosas que envolvam todos os países e que já trabalha em estreita colaboração com o Brasil em plataformas globais, como a Organização Marítima Internacional (IMO).

Um dos desafios do transporte marítimo é reduzir as emissões em 50% até 2030, em relação aos níveis registrados em 2008. O comércio marítimo hoje representa 80% do comércio global e é responsável por cerca de 3% das emissões globais. O entendimento, segundo a cônsul norueguesa, é que o compromisso compartilhado em guiar as indústrias marítima e portuária para um futuro mais sustentável será fundamental para o comércio global, que está na linha de frente na luta contra as mudanças climáticas. Mette Tangen salientou que a tradição marítima de liderança global norueguesa tem origem nos investimentos robustos em inovação e sustentabilidade no setor marítimo, contribuindo para pioneirismo em tecnologias que reduzem emissões e em soluções que caminham para o Net zero, meta a ser perseguida até 2050.

A cônsul lembrou que o país se destaca em inovação há mais de 20 anos. Ela citou os projetos da primeira balsa movida a gás natural liquefeito (GNL), no ano 2000, além da primeira balsa elétrica





# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 104/2024  
Página 69 de 69  
Data: 30/09/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

(2020) e do lançamento, em 2023, do primeiro ferry boat movido a hidrogênio e 100% livre de emissões. Atualmente, mais de 30% dos ferry boats noruegueses já são elétricos. “Esses negócios são fruto de uma forte indústria em colaboração com políticas focadas na redução de emissões”, concluiu Mette Tangen.

A Abran, que representa armadores noruegueses, enxerga Brasil e Noruega como parceiros de longo tempo, evidenciado na cooperação desenvolvida nos trabalhos do G20 ao longo de 2024. “Ambos têm grande potencial de ampliar cooperação e troca de experiências, estabelecendo e aprofundando parcerias para desenvolvimento da transformação do setor verde com sintonia com a agenda acordada pela IMO”, analisou o presidente da Abran, Felipe Meira, durante o evento.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 30/09/2024*



### MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 30/09/2024*