

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING



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

Edição 105/2024
Data: 03/10/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)..... Erro! Indicador não definido.

ANTT DESENVOLVE PLANO PARA RODOVIAS E FERROVIAS MAIS SUSTENTÁVEIS EM TODO O BRASIL**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**
TRANSAÇÃO BILIONÁRIA PODE COLOCAR O PORTO DE SANTOS ENTRE OS MAIORES POLOS DO MUNDO, DIZEM ESPECIALISTAS**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO..... Erro! Indicador não definido.

ORIZON COMPRA DUAS TÉRMICAS A BIOGÁS, UMA EM PERNAMBUCO, E OUTRA, NA PB.....**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS**Erro! Indicador não definido.**

PERÍODO DE CONTRIBUIÇÕES PARA TOMADAS DE SUBSÍDIOS DA AGENDA REGULATÓRIA E DA AGENDA DE AVALIAÇÃO DE RESULTADO REGULATÓRIO É PRORROGADO**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

BE NEWS – BRASIL EXPORT..... Erro! Indicador não definido.

EDITORIAL – O DUIMP E A MODERNIZAÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

NACIONAL - HUB – CURTAS - CMA CGM ADQUIRE A MAIORIA DO CAPITAL SOCIAL DA SANTOS BRASIL**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

Santos Brasil 1.....**Erro! Indicador não definido.**

Santos Brasil 2.....**Erro! Indicador não definido.**

Nova rota 1.....**Erro! Indicador não definido.**

Nova rota 2.....**Erro! Indicador não definido.**

Pouso forçado.....**Erro! Indicador não definido.**

NACIONAL - GOVERNO LIBERA R\$ 18,3 BI EM INCENTIVOS PARA HIDROGÊNIO DE BAIXA EMISSÃO ATÉ 2032**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

NACIONAL - PORTOS DO MA E RS SÃO QUALIFICADOS PARA PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

NACIONAL - NOVO SISTEMA DE IMPORTAÇÃO ENTRA EM VIGOR COM PROMESSA DE REDUZIR PRAZOS**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

REGIÃO SUL - IMBITUBA ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE NORMAS DE ATRACAÇÃO E OPERAÇÃO PORTUÁRIA**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

REGIÃO SUDESTE - ESPÍRITO SANTO LANÇA PROGRAMA PARA IMPULSIONAR LOGÍSTICA E ECONOMIA**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

REGIÃO SUDESTE - WILSON SONS ENTREGA NOVO REBOCADOR SUSTENTÁVEL NO PORTO DE SANTOS**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE FORTALEZA VAI DOBRAR CAPACIDADE DE DESCARREGAMENTO DE TRIGO**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

REGIÃO NORDESTE - SUAPE SELA ACORDO PARA REALOCAÇÃO DE COMUNIDADE QUILOMBOLA**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

BAHIA ECONÔMICA - BA..... Erro! Indicador não definido.

EXECUTIVOS DA INDÚSTRIA BAIANA PARTICIPAM DE CAPACITAÇÃO NO MITE**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

SALVADOR É O DESTINO MAIS PROCURADO POR BRASILEIROS NA PLATAFORMA SKYSCANNER EM 2024**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

BRACELL E MS FLORESTAL ABREM INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE TRAINEE 2024**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA..... Erro! Indicador não definido.

BP CONCLUI AQUISIÇÃO DA BUNGE BIOENERGIA**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

SAF TENDE A TER RESPOSTAS MUITO RÁPIDAS DA DEMANDA, DIZ DIRETOR DE ITAIPU.....**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

BARRIL DE PETRÓLEO RECUA NO TERCEIRO TRIMESTRE.....**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

DESCARBONIZAÇÃO - BRASIL PRECISA REGULAR O MERCADO DE CARBONO, DEFENDEM EXECUTIVOS DOS SETORES DE AÇO E CIMENTO**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

JORNAL O GLOBO – RJ..... Erro! Indicador não definido.

COSAN PODE TER US\$ 109 MILHÕES COM IPO DA MOOVE EM NY. OPERAÇÃO TOTAL PODERÁ CHEGAR A US\$ 438 MILHÕES**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

ANTT INOVA COM LEILÃO PARA AUTORIZAÇÃO DE NOVOS MERCADOS NO TRANSPORTE INTERESTADUAL**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

CRISE EM BELO MONTE MOSTRA O QUANTO CUSTA IGNORAR ALERTAS DA CIÊNCIA**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES É O MAIS BENEFICIADO COM LIBERAÇÃO DE R\$ 1,7 BI NO ORÇAMENTO; VEJA ÁREAS AFETADAS**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP..... Erro! Indicador não definido.

VALE E GREEN ENERGY PARK FECHAM ACORDO PARA DESENVOLVER CADEIA DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

GOVERNO AUMENTA CONTENÇÃO DE GASTOS COM SAÚDE E EDUCAÇÃO E LIBERA DINHEIRO PARA OBRAS DO PAC**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

NOVO PRESIDENTE DA VALE ASSUME CARGO COM DESAFIO DE DESATAR NÓS COM O GOVERNO**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

GOVERNO DO RIO FECHA ACORDO PRELIMINAR PARA SUPERVIA DEIXAR CONCESSÃO.....**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

VALOR ECONÔMICO (SP)..... Erro! Indicador não definido.

GREVES NOS PORTOS IMPULSIONAM UMA NOVA ERA DE ATIVISMO TRABALHISTA NOS EUA**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

TRABALHADORES DE PORTOS NOS EUA COMEÇAM PRIMEIRA GREVE EM QUASE 50 ANOS..**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA..... Erro! Indicador não definido.

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM**ERRO! INDICADOR NÃO DEFINIDO.**



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

BRASIL PODE AMPLIAR COMÉRCIO EXTERIOR E AUMENTAR EFICIÊNCIA NOS PORTOS

Repensar os negócios de forma global e melhorar as relações com os países latino-americanos são essenciais para expansão do setor

Por ATribuna.com.br



O evento, um dos maiores do setor, ocorre no Panamá desde terça-feira e termina nesta quinta (3) (Divulgação)

Repensar o negócio para se tornar mais atrativo no mercado global, investir em descarbonização para aumentar a eficiência nos portos e estreitar cada vez mais as relações do Brasil com os países latino-americanos para expandir as trocas comerciais são alguns dos pontos levantados por executivos entrevistados por A Tribuna no TOC Américas 2024. O evento, um dos maiores do setor, ocorre no Panamá desde terça-feira e termina

nesta quinta (3).

Em paralelo às palestras e painéis de debates, ocorre a conferência Tech TOC, que oferece sessões focadas em tecnologia e uma feira onde os participantes têm a oportunidade de conhecer as últimas inovações do setor.

O Grupo Tribuna é representado no encontro pelo consultor para assuntos portuários Maxwell Rodrigues, que lamenta a ausência de autoridades de portos públicos brasileiros no evento. Ele entende que o encontro é oportuno para atrair investimento de empresas estrangeiras.

Diretor de Investimentos para as Américas na APM Terminals e colunista de A Tribuna, Leonardo Levy pondera que o Governo Federal demonstra interesse “em entender como o sistema portuário funciona no exterior, mas precisa estar mais presente”.

“Os portos de Antuérpia (Bélgica) e Roterdã (Holanda) estão no Brasil, então, a gente tem que pensar em levar os portos brasileiros para fora. A carga de importação escolhe o destino na sua origem. É importante, para efeito de trazer mais cargas para os terminais brasileiros, que essa promoção seja feita fora do País”, complementa.

Questionado se o TOC Américas poderia ocorrer em Santos, o executivo concorda. “Santos tem capacidade de receber um evento desse porte. Seria muito bom para a Cidade, para o setor e para aproximar o Brasil do mundo latino-americano”.

Negócios

Oriundo de um terminal de uso privado (TUP), o diretor de Operações e Serviços do Porto do Açúcar (RJ), Vinicius Patel, afirma que “repensar o negócio” é que os terminais fazem “incansavelmente”.

“O setor portuário tem uma oportunidade única de deixar de ser um elo da cadeia para se tornar a base, ou seja, acolher a indústria e transformação de bens e serviços para seu ambiente integrado com a cadeia logística”.

Segundo ele, portos não podem se limitar a ser entrepostos, ambientes de transbordo. “Uma indústria sustentável opera integrada com ativos de baixa emissão e os portos são a melhor opção. Concebemos e temos desenvolvido o Porto do Açúcar como um distrito industrial com ativos portuários em estado da arte, tendo sustentabilidade em seus três pilares priorizados”, salienta.

Enquanto vice-presidente central para as Américas da Associação Internacional de Portos e Portos (IAPH, sigla em inglês), Patel afirma que “nossa participação permite que essa discussão ecoe internacionalmente, pensando em desenvolvimento sustentável para todos os países e permitindo investimentos para adaptação climática aos desequilíbrios que já sentimos na pele”.

Competitividade

O CEO do Porto Itapoá (SC), Ricardo Arten, que há pouco meses atuava no Porto de Santos, afirma que repensar o negócio é essencial para aumentar a eficiência e a competitividade.

“Hoje, os terminais portuários são reativos à demanda, ou seja, esperam a demanda chegar para depois investir. Essa reatividade vira uma bola de neve e prejudica o comércio internacional”.

Ele ilustra com o exemplo de Itapoá, que é um porto privado. “Faremos o contrário. Lá seremos pró-ativos. Nós temos estudos de mercado que projetam qual será a demanda futura nos próximos cinco a dez anos, e vamos obedecer a essa projeção”.

Gargalos

Arten diz que um dos principais gargalos do setor no Brasil é a capacidade estrangulada e, mais uma vez, cita Itapoá como exemplo de solução.

“Hoje, o Brasil está muito pressionado em relação à capacidade, mas Itapoá prepara investimentos que vão ampliar a sua capacidade atual de 1,8 milhão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para quase 4 milhões de TEU. Essa capacidade adicional disposta ao mercado até 2033 colocará o Porto Itapoá como a melhor opção para carga de exportação e de importação, e como um porto concentrador de carga para o sul do País”, destaca.

Arten ressalta que aumentar a capacidade dos portos brasileiros é fundamental para o País “ser mais atrativo e sair da incômoda posição em que o Brasil se encontra, de apenas 1,06% de participação no trade internacional”.

Descarbonização

O diretor de Operações e Serviços do Porto do Açu (RJ), Vinicius Patel, participou de um painel sobre descarbonização e diz que o desafio é global e não tem solução fácil ou barata.

Patel observa que o Brasil está comprometido com a redução da pegada de carbono no setor portuário e que tem influenciado o mundo com as iniciativas com etanol, biodiesel e geração de energia renovável. “Cerca de 89% da energia de nosso sistema interligado nacional foi de origem renovável em 2023”.

De acordo com o executivo, as empresas estão focadas no aumento da eficiência das operações, substituindo combustíveis e equipamentos e aperfeiçoando processos. “A oferta de energia elétrica do cais para as embarcações também tem sido vista com frequência, principalmente para rebocadores”.

Patel aponta que os portos brasileiros têm papel relevante na transição energética em geral, apresentando projetos conectados à produção de combustíveis verdes, como hidrogênio, amônia e metanol.

“O Porto do Açu anunciou, recentemente, duas parcerias com players estrangeiros, uma com a norueguesa Fuella para a produção de hidrogênio verde e outra com a HIF global para a produção de e-metanol”, diz o diretor de Operações.

Ele chama a atenção para que haja uma “reflexão conjunta” com autoridades e um planejamento industrial e portuário para o Brasil foque na industrialização de baixo carbono, “gerando ciência e tecnologia, empregos de qualidade, distribuindo renda, contribuindo com o bem-estar social e respeitando o meio ambiente”.

Grupo Tribuna

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, ressalta que o grupo busca cada vez mais estar perto da agenda internacional dos negócios portuários.

“Essa é uma das maiores feiras mundiais da área e eu tive a oportunidade de conversar com inúmeros executivos do Brasil e do mundo para entender da pauta do nosso setor”.

Maxwell destaca a importância de se discutir descarbonização e como reinventar o negócio portuário. “O mundo requer agilidade na tomada de decisões, mas com um fator que norteia os investimentos e o futuro das operações que é a maneira responsiva dos investimentos protegendo o meio ambiente no qual o mundo portuário está envolvido”.

Por fim, o consultor entende que é preciso “tratar de forma clara a relação do porto com a cidade sem que haja interferência no desenvolvimento de ambos. O mundo olhando para o todo e não somente interesses individuais. Será que estamos vendo um novo modelo de negócios?”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/10/2024

PORTO DE SANTOS VENCE 'OSCAR DOS CRUZEIROS' E FIGURA ENTRE OS MELHORES DO BRASIL; VEJA TODOS OS GANHADORES

Premiação reconhece portos e empresas do setor que mais se destacaram em quesitos técnicos e no atendimento aos viajantes no ano

Por Bárbara Farias



Mais de 1 milhão de cruzeiristas passaram pelo Porto de Santos entre 29 de outubro de 2023 e 3 de maio de 2024, 35,7 a mais que o público da temporada 2022/2023, de 884 mil pessoas (Alexsander Ferraz/AT)

O Porto de Santos foi premiado com o título de um dos melhores portos de embarque do Brasil no Kooze Awards 2024, conhecido como o 'Oscar dos Cruzeiros'. O porto foi reconhecido ao lado dos terminais de Itajaí (SC) e Rio de Janeiro (RJ). A premiação destaca os portos e empresas que se sobressaíram em aspectos técnicos e no atendimento aos viajantes ao longo do ano. A lista dos vencedores foi divulgada em 23 de setembro.

Além disso, as duas armadoras que operam no Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini - Concais também foram reconhecidas. A Costa Cruzeiros foi premiada na categoria Melhor Serviço, e a MSC Cruzeiros foi eleita pelos Melhores Navios na Temporada Brasileira. Veja a lista completa dos vencedores mais abaixo.

Detalhes da premiação

A seleção dos vencedores foi realizada por um júri composto por mais de 70 especialistas, incluindo profissionais do turismo, viajantes, influenciadores e jornalistas. A iniciativa foi promovida pela Kooze, a maior plataforma de vendas de viagens marítimas do Brasil.

O Kooze Awards 2024 teve sua primeira edição este ano, com mais de 50 concorrentes avaliados em 10 categorias, incluindo destinos, experiências e companhias de cruzeiros. Os critérios de avaliação levaram em conta as características dos serviços, infraestrutura e os destinos atendidos.

"Estamos muito satisfeitos com a realização do Kooze Awards, que reflete a evolução do mercado de cruzeiros e a importância de um júri especializado para essa avaliação. Os debates durante o processo de seleção destacaram a diversidade e o alto nível dos concorrentes, mostrando o crescimento contínuo e a competitividade do setor. Parabenizamos a todos os vencedores e



agradecemos a todos os participantes por contribuírem para o fortalecimento da indústria", afirmou Paulo Papoy, CEO da Krooze no Brasil, no site da empresa.

Vencedores do Krooze Awards 2024:

Melhores da Temporada Brasileira

Melhor Serviço: Costa Cruzeiros

Melhores Navios: MSC Cruzeiros

Melhores Portos de Embarque da Temporada Brasileira

Santos (SP), Itajaí (SC) e Rio de Janeiro (RJ)

Melhores Escalas da Temporada Brasileira

Balneário Camboriú, Búzios e Rio de Janeiro

Melhores Companhias de Cruzeiros Contemporâneos

MSC Cruzeiros, Norwegian Cruise Line e Royal Caribbean International

Melhores Companhias de Cruzeiros Premium

Cunard, Oceania Cruises e Princess Cruises

Melhores Companhias de Cruzeiro de Luxo

Crystal Cruises, Regent Seven Seas Cruises e Seabourn

Melhores Companhias de Cruzeiros Fluviais

AmaWaterways, Scenic Luxury Cruises & Tours e Uniworld River Cruises

Melhores Companhias de Cruzeiro de Expedição

Ponant, Scenic Luxury Cruises & Tours e Swan Hellenic

Destaques do Ano

Disney Cruise Line, Explora Journeys, Ritz-Carlton Yacht Collection e Virgin Voyages

Melhores Cruzeiros Temáticos

Dançando a bordo (Costa), Marvel Day at Sea (Disney) e Réveillon em Alto Mar (Promoção a bordo da MSC)

Temporada 2023/2024

Mais de 1 milhão de cruzeiristas passaram pelo Terminal de Passageiros Giusfredo Santini - Concais, no Porto de Santos, entre 29 de outubro e 3 de maio, 35,7% a mais que o público da temporada 2022/2023, de 884 mil pessoas. Além disso, o setor movimentou R\$ 804,2 milhões na economia da Baixada Santista, o dobro do período anterior.

Ao todo, 16 navios operaram em Santos realizando 153 escalas, sendo nove exclusivamente de trânsito com turistas estrangeiros e sete regulares, que transportaram 1.002.996 pessoas. Dos regulares, aportaram os transatlânticos Grandiosa, Seaview, Lirica, Preziosa e Armonia, da MSC Cruzeiros, e Favolosa e Diadema, da Costa Cruzeiros.

O número total de passageiros desta temporada só não superou o recorde registrado na temporada 2010/2011, de 1,12 milhão de pessoas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/10/2024

REPRESENTANTES DA CADEIA GLOBAL DE CONTÊINERES DISCUTEM AVANÇOS E DESAFIOS NO TOC AMÉRICAS 2024

Reconfiguração de rotas e redução de emissões dos gases de efeito estufa estão em debate no evento, que acontece no Panamá até quinta-feira (3)

Por Redação



Este ano, o evento propõe que os modelos de negócios sejam repensados, com reconfiguração de rotas comerciais e redução de emissões de gases de efeito estufa (Maxwell Rodrigues/Grupo Tribuna)

Representantes da cadeia global de contêineres discutem avanços e desafios no TOC Américas 2024, que acontece até quinta-feira (3) na Cidade do Panamá, no Panamá. Este ano, o evento, que ocorre no Centro de Convenções do Panamá, propõe que os modelos de negócios sejam repensados, com reconfiguração de rotas comerciais e redução de emissões de

gases de efeito estufa.

Temas como inteligência de negócios, digitalização e sustentabilidade são debatidos em diversos painéis e palestras. Em paralelo, ocorre a conferência Tech TOC, que oferece sessões focadas em tecnologia e uma feira onde os participantes têm a oportunidade de conhecer as últimas inovações do setor. O Grupo Tribuna é representado no encontro pelo consultor para assuntos portuários Maxwell Rodrigues.

O diretor regional da América do Sul da Portwise, Guilherme Soares de Sá Peixoto, afirmou que o evento cria oportunidade de intercâmbio não somente entre as empresas, sob o ponto de vista tecnológico, mas também para avaliar as oportunidades de negócios.

Sobre um dos principais temas do encontro, a evolução da automatização, Peixoto explicou que seu “desenvolvimento na Europa ou na Ásia é diferente do cenário que observamos nos EUA”. Em terras americanas, trabalhadores portuários deflagraram uma greve nas costas Leste e do Golfo. Eles protestam contra a automação nos terminais (leia mais na reportagem abaixo).

“O avanço vem sendo implementado há bastante tempo por lá e é inevitável. Independentemente de serem criados novos empregos e transformarmos o skills (habilidades) do profissional portuário, a busca por otimização e melhoria de desempenho e resultado é algo que continuará, já não se discute mais isso”, afirmou o executivo da Portwise.

Já o vice-presidente adjunto da América Latina e Caribe da HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Marcelo Garcia D’Antona, falou sobre o modelo de negócio ser repensado. “O que se ouviu aqui é o quanto as mudanças impactam os negócios, tão rapidamente. É importante que o setor portuário crie a resiliência necessária para assegurar que os clientes continuem sendo atendidos nas suas necessidades”.

Por sua vez, Maxwell observou a ausência de autoridades públicas no TOC Américas e viu D’Antona concordar com ele.

“Os clientes que usam os portos do Brasil têm operações globais e, por isso, as autoridades portuárias deveriam estar aqui. As cadeias de produção, abastecimento e distribuição começam na China e acabam no Brasil. Mudanças na China, com certeza, vão afetar o Brasil. O TOC Américas é de extrema importância e merecia um acompanhamento próximo dos representantes do setor”.

Novo sistema

O diretor comercial da Certus Port Automation, Dave Walraven, disse que a empresa está desenvolvendo um sistema de detecção de dano em contêineres, capaz de apontar imperfeições a partir de um banco de dados. “Baseado nos exemplos, treinamos o modelo para se obter os resultados. Desenvolvemos sistemas juntamente com clientes para que eles compartilhem os dados conosco”.

Walraven comentou ainda que a inteligência artificial melhorou a tecnologia OCR (optical character recognition), desenvolvida para reconhecer texto dentro de imagens, como fotos e documentos digitalizados. “A IA fez uma grande mudança no desenvolvimento dos sistemas. Com ela, o reconhecimento do sistema é muito mais rápido”.

Por fim, Walraven orientou que empresas que buscam otimizar suas operações contratem companhias com experiência global. “Não é só executar o projeto, desenvolver hardware, software e serviços juntos, mas também oferecer manutenção e suporte para upgrades futuros e extensões”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 03/10/2024

ENTRE 2019 E 2024, O VOLUME SALTOU DE 6,6 MILHÕES DE TONELADAS PARA 11,3 MILHÕES DE TONELADAS EM PARANAGUÁ

Por *ATribuna.com.br*



Entre 2019 e 2024, as exportações de produtos de outros estados no Porto de Paranaguá saltaram de 6,6 milhões de toneladas para 11,3 milhões de toneladas (José Fernando Ogura/AEN)

O Porto de Paranaguá, no Paraná, vem sendo cada vez mais usado pelos estados brasileiros para o escoamento de cargas. Entre 2019 e 2024, as exportações de produtos de outros estados pelo porto paranaense saltaram de 6,6 milhões de toneladas para 11,3 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 70% no período. Os dados, que se referem ao período de janeiro a agosto, são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e foram levantados e organizados pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes).

Na comparação entre os anos, também houve alta nos valores dos produtos movimentados. Em 2019, o escoamento de produtos de outros estados brasileiros chegou a US\$ 3,2 bilhões, enquanto em 2024 o valor entre janeiro e agosto atingiu US\$ 7,9 bilhões, um aumento nominal de 143%. A comparação exclui a inflação no período, que foi de 36%.

O número de estados que usam Paranaguá passou de 20 para 26 em cinco anos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 03/10/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

COM PORTO DIGITAL, COMUNIDADE DE STARTUPS DO BRASIL SE EXPANDE NA EUROPA

A unidade avançada do Porto Digital, além de iniciativa inédita no mundo, é uma grande vitrine para o polo de tecnologia do Recife

Por *Patricia Raposo* patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Inauguração da sede do Porto Digital Europa em Aveiro/Foto: divulgação

Há um ano, o Porto Digital (PD) desembarcava em Aveiro, região central de Portugal, com a proposta de internacionalização de suas atividades. Passado este período, além de uma nova sede com mais de mil metros quadrados – inaugurada nesta quarta-feira (02), o Porto Digital Europa está formando uma comunidade

de startups brasileiras no continente, tendo como ponto de partida a cidade lusitana.

Ontem, durante a inauguração festiva do novo prédio, Pierre Lucena anunciou que mais seis empresas estão chegando ao PD Europa, além das 15 em processo de internacionalização.

“Não há nenhum ecossistema no mundo se reproduzindo fora de sua área de origem como o Porto Digital. Nisso somos pioneiros”, sustenta Pierre Lucena. “E sendo de origem brasileira, estará aberto para receber empresas de qualquer estado do Brasil, não só de Pernambuco”, completa.

Internacionalização em bando

A estratégia é de internacionalização em bando, segundo o head de inovação do Porto Digital Filipe Sabath, um dos responsáveis pelo programa de internacionalização do PD Europa.

“Estamos atraindo empresas que já operam no continente, mas precisam trocar conhecimento com outras empresas locais, e empresas que querem ganhar o mercado europeu. Montamos um programa de internacionalização com o [Sebraetec](#) para habilitar essas empresas e ajudá-las a captar financiamento”, revela.

Segundo Sabath, a maioria das empresas brasileiras querem ir para a Europa, mas antes desejam captar clientes e só depois se formalizar com o NIF (Número de Identificação Fiscal). “Mas o mercado europeu não absorve isso, culturalmente só contratam quem tem regularidade”, explica.



Aveiro foi a cidade escolhida em virtude da sua universidade, reconhecida pela forte atuação no setor de TI/foto: divulgação

Estar em Aveiro faz diferença

Assim, o Sebraetec entrou para financiar toda parte de legalização, captação de clientes e de recursos. Neste último caso, ajuda a submeter propostas para algum tipo de financiamento europeu. E estar em Aveiro favorece na captação de recursos.

A cidade é a terceira maior no contexto de inovação de Portugal, ficando atrás apenas de Lisboa e do Porto. O detalhe é que Aveiro é considerada cidade do interior, com acesso a linhas de financiamento e subvenções que não chegam a Lisboa e ao Porto. “A classificação de cidade do interior pode favorecer no financiamento com condições e taxas melhores”, explica Sabath.

Iniciativa do Porto Digital é inédita

Essa iniciativa inédita no mundo anima a comunidade brasileira em Aveiro, que chega a quase 10% da população local e conta com cerca de mil estudantes na Universidade de Aveiro, boa parte nos concorridos cursos voltados ao setor de tecnologia. Anima também a própria cidade portuguesa, que reforça seu polo de tecnologia e amplia suas receitas.



Pierre Lucena, presidente do Porto Digital/Foto: divulgação Porto Digital

Pierre Lucena entende que a internacionalização do ecossistema digital vai abrir oportunidade para quem é do setor e deseja morar na Europa. Conforme o presidente do PD, Recife tem mais estudantes de tecnologia do que Aveiro e as empresas que estão migrando para lá tendem a contratar seus conterrâneos diante da escassez de mão de obra local.

No Recife, o Porto Digital estimula as empresas a venderem seus produtos e serviços para outros estados. Não será diferente na Europa. Lá o PDE vai estimular seu ecossistema a alcançar os demais países do continente.

No processo de internacionalização, o PDE ajuda com contador e advogado para destravar a burocracia e até a encontrar escolas para filhos dos trabalhadores e serviços de saúde.

A unidade avançada do Porto Digital é uma grande vitrine para o polo de tecnologia do Recife. Algo que pode beneficiar tanto as empresas que querem vender para fora o Brasil, quanto para os trabalhadores do setor. Segundo Pierre Lucena, há 11 vezes mais brasileiros desenvolvedores de software em Portugal do que nos Estados Unidos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/10/2024

EXPLORAÇÃO DA MARGEM EQUATORIAL PODE GERAR 300 MIL EMPREGOS NO N E NO

A Margem Equatorial é conhecida como o novo pré-sal

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



A exploração de petróleo na Margem Equatorial vai gerar novos negócios para o Norte e Nordeste. Foto: Petrobras/Divulgação

A exploração de petróleo nas águas da Margem Equatorial pode criar até 300 mil postos de trabalho diretos e indiretos no Norte e Nordeste, segundo previsões publicadas no site da Petrobras. Essa faixa vai do litoral do Rio Grande do Norte até o Amapá e tem uma estimativa de abrigar entre 15 e 17 bilhões de barris de petróleo no subsolo. “O impacto será gigantesco. Vai gerar riqueza, royalties e

provavelmente vai surgir um novo hub de negócios que deve ficar no Nordeste, provavelmente no Ceará”, comenta o organizador do “Oil & Gas Summit – Margem Equatorial e Transição Energética”, Carlos Logulo.

O evento será realizado em Fortaleza em março de 2025. A argumentação de Carlos é de que, entre os Estados que fazem parte da margem equatorial, o Ceará apresenta uma infraestrutura melhor com o Porto de Pecém, que tem uma parceria com o Porto de Roterdã, uma retroárea que pode receber novos empreendimentos, entre outros fatores. “Na Bacia de Campos, o local que concentrou o hub de negócios foi Macaé. Na margem equatorial, deve ser o Ceará”, reafirma.

Para o leitor ter uma ideia, o Brasil 15,8 bilhões de barris de petróleo provadas, segundo informações da Agência Nacional de Petróleo (ANP). Isso dá ideia da quantidade de investimentos que esta faixa litorânea deve receber. No próprio site da Petrobras, é estimado a perfuração de 16 novos poços entre 2024 e 2028 na margem equatorial, considerada o novo pré-sal. Neste período, a expectativa é de que ocorra, nesta área, um investimento de US\$ 3,1 bilhões, que correspondem a mais de R\$ 15,5 bilhões.

Nesta era da transição energética, Logulo defende que o mundo ainda vai precisar do petróleo – e seus derivados – por mais algumas décadas. O uso dos combustíveis fósseis contribui para o aquecimento global e o mundo está preocupado em reduzir as emissões, mas este processo de substituição vai ocorrer de forma gradativa. Segundo Carlos, não dá para desprezar a exploração de um futuro negócio deste porte.

“A margem equatorial é o nascedouro de uma grande oportunidade de negócios para o País como um todo, mas especialmente para os Estados que mais se destacam na região, como Ceará, Bahia e Pernambuco”, comenta. No raciocínio dele, estes Estados têm uma indústria e serviços mais estruturados que poderão apresentar uma sinergia com as empresas que vão explorar a margem equatorial.

Os ambientalistas criticam muito a exploração da margem equatorial, porque se houver qualquer problema, como vazamento de óleo, pode atingir áreas da Amazônia. No site da Petrobras, informa que a empresa vai usar algumas das tecnologias mais modernas para fazer esta exploração.

O “Oil & Gas Summit – Margem Equatorial e Transição Energética” pretende debater os benefícios potenciais da exploração da Margem Equatorial para a economia brasileira.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/10/2024

PECÉM BATE RECORDE DE OPERAÇÃO RÁPIDA DE CARGA EM NAVIO GIGANTE

Cargueiro MSC Mariagrazia, com 366 metros de comprimento, ficou apenas 49 horas em Pecém, tempo suficiente para a movimentação de 7.391 TEUs, feito inédito para o porto cearense

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Depois do MSC Mariagrazia, o Porto de Pecém irá receber mais dois navios desse porte até o fim deste ano. Foto: Tiago Stille/Casa Civil CE

Com movimentação de 7.391 TEUs (sigla para Unidade Equivalente a 20 Pés) com apenas uma embarcação, o Porto de Pecém atingiu um novo recorde de atividade em um único navio. O MSC Mariagrazia, que tem 366 metros de comprimento, navegou da República Dominicana até o porto cearense, e agora rumo para o Porto de Suape, em Pernambuco. O embarcadouro de Pecém tem previsão de receber mais dois

navios desse porte até o fim deste ano.

O cargueiro atracou no Pecém na última sexta-feira (27) e passou apenas 49 horas no porto, partindo no domingo (29). Atuando como um HUB de conexão de transbordo durante a operação, o porto recebeu diversas cargas que ficarão no terminal até serem levadas a seus destinos.

“Pecém está estrategicamente localizado nessa rota, que vem inicialmente da Ásia e passa pela República Dominicana antes de chegar ao Brasil, sem restrições operacionais. Por isso, estão chegando progressivamente mais rápido ao Nordeste, com uma redução média de 10 dias no tempo de trânsito. Estamos em negociações para receber mais dois navios deste porte este ano”, declarou o diretor Comercial do Complexo do Pecém, André Magalhães.

André ainda acrescenta, explicando que a iniciativa traz benefícios não apenas econômicos para o Porto do Pecém, mas também logísticos e ambientais. “Em razão do seu tamanho, esses navios têm a capacidade de transportar uma quantidade significativamente maior de carga por viagem. Tal capacidade reduz o número de viagens necessárias para movimentar o mesmo volume de mercadorias, o que, por sua vez, diminui o consumo total de combustível, as emissões de CO2 por tonelada transportada e o congestionamento nos portos”.

Nesse curto período o ancoradouro conseguiu transportar 7.391 TEUs para o navio – um TEU representa o espaço ocupado por um contêiner de 20 pés de comprimento, 8 pés de largura e 8 pés de altura, com capacidade para cerca de 9 a 11 paletes – um número expressivo e que foi o suficiente para superar o recorde anterior de carga em uma única embarcação. Apenas nos oito primeiros meses de 2024, o Porto do Pecém já movimentou mais de 12 milhões de toneladas, um resultado 12% maior que o registrado no mesmo período do ano passado.

“Esses números mostram nossa capacidade, nossa eficiência e nossa excelência em realizar uma movimentação tão grandiosa em tão pouco tempo. Temos um time operacional muito forte e que demonstrou estar bem preparado para receber operações complexas como esta, que certamente é uma das maiores já registradas em todo o Brasil”, comentou Roberto de Castro, diretor de Operações do Complexo do Pecém.

Sobre o Porto de Pecém

Inaugurado em março de 2002 em São Gonçalo do Amarantes-CE, o Porto do Pecém é um terminal multicargas que movimentava grãos sólidos, grãos líquidos, contêineres e cargas em geral. No ano de 2023 atingiu sua movimentação recorde, com 482.930 TEUs no total, que foram equivalentes a 17,3 milhões de toneladas transportadas.

Dentro de seu complexo existem dez berços, três píers e mais de 16 mil armazéns, além da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, integrada ao complexo portuário, também estimula a produção de bens para exportação e atrai investimentos estrangeiros.

O porto se consolidou como um dos mais importantes terminais portuários do Brasil e da América Latina. Sua profundidade natural que permite a atracação de grandes navios e a localização estratégica próxima a importantes centros consumidores, foram fatores que o tornaram um grande hub logístico.

*Com informações do Governo do Ceará

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/10/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

COMITIVA DA ANTAQ PARTICIPA DE SESSÃO, NA IMO, PARA DISCUTIR A REDUÇÃO DA EMISSÃO DE CARBONO E A DESCARBONIZAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO

Servidores participaram da 82ª Sessão do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, em Londres, na Inglaterra



Brasília, 01/10/2024 - Representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) foram a Londres, na Inglaterra, para a 82ª Sessão do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho - MEPC 82, da Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês).

O evento, que aconteceu na sede da organização, discutiu questões ambientais relativas ao setor aquaviário, como propostas para a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) dos navios. O encontro teve início na última segunda-feira

(30/09) e se estende até sexta-feira (04/10).

O intuito da participação do evento é contribuir para as discussões internacionais acerca dos temas tratados e promover troca de experiências para a implementação de projetos relacionados à agenda ambiental da ANTAQ, uma das pautas mais importantes em discussão na Agência.

Na comitiva estavam presentes o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, o diretor Wilson Lima Filho, o gerente de Meio Ambiente e Sustentabilidade, Uirá Oliveira, a especialista em regulação da Gerência de Desenvolvimentos e Estudos da Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviário, Ana Paula Harumi Higa e a coordenadora de Articulação Internacional, Cyrce Silva.

Sobre a IMO

A IMO é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), responsável pela segurança da navegação, prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios e promoção de mecanismos de cooperação.

A ANTAQ integra a Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO. Essa estrutura, criada pela Marinha do Brasil, auxilia na defesa dos interesses brasileiros junto à organização em conjunto com a Representação Permanente do Brasil na IMO.

Visitas diplomáticas

Na terça-feira (01/10), aconteceram reuniões, na embaixada do Brasil em Londres, com o embaixador do Brasil em Londres, Antônio Patriota, com o embaixador da Representação do Brasil em Londres - Rebraslon, José Augusto Silveira de Andrade Filho, e com a vice-presidente da CMA CGM, Christine Cabau, para discutir temas relacionados ao setor.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 03/10/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SETOR AÉREO - COM O VOA BRASIL, APOSENTADOS ESTÃO VIAJANDO PARA TODAS AS REGIÕES PELO PAÍS



Volume de vendas pelo programa cresceu 30% na última semana de setembro na comparação com o mesmo período de agosto

Com passagens de até R\$ 200, aposentados do programa viajam por todo o Brasil - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Passadas 10 semanas desde seu lançamento, o Voa Brasil, maior programa de inclusão social da aviação civil brasileira, continua a crescer na procura de voos pelos aposentados do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social). Durante esse período, o público-alvo já preencheu 12,5 mil reservas aéreas para viagens em todos os estados. Na última semana de setembro, o volume de vendas foi 30% maior do que na última semana de agosto. Esse aumento é corroborado pelo número de acessos à plataforma, que já ultrapassou 200 mil.

“O programa lançado pelo presidente Lula foi criado com foco no caráter social, visando inserir novos brasileiros no modal aéreo. Estamos falando de pessoas que nunca viajaram de avião ou que não o fazem há muito tempo”, explicou Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos. Ele acrescenta que o Voa Brasil também fomenta o turismo regional, por meio das rotas disponíveis.

Nessas primeiras semanas, ao menos 72 cidades registraram reservas, com 60% dos voos para aeroportos em pequenas e médias cidades, reforçando que o programa impulsiona terminais regionais, especialmente no Norte e Nordeste. O fortalecimento desse mercado passa pelo planejamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que tem investido na ampliação e modernização dos aeroportos. Nos próximos anos, o Governo Federal espera requalificar 120 aeroportos no país.

Redução da ociosidade

O Voa Brasil opera em parceria com as principais companhias aéreas e não conta com subsídio governamental, utilizando assentos ociosos de cada companhia. Nos primeiros sete meses deste ano, a taxa de ociosidade das aeronaves caiu de 19,7% para 19%, evidenciando que o programa ajuda a reduzir o número de assentos vazios nos voos.

Próxima Fase

O Ministério de Portos e Aeroportos, em colaboração com outros ministérios e empresas aéreas, já está planejando a segunda fase do programa, a ser lançada no primeiro semestre de 2025, beneficiando estudantes universitários atendidos por programas sociais. "Estamos avaliando a possibilidade de incluir alunos do Pronatec, do Prouni e outros segmentos da juventude brasileira", ressaltou Costa Filho.

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

Data: 03/10/2024

DESENVOLVIMENTO - COM TURISMO EM ASCENSÃO, AEROPORTO DE IMPERATRIZ CONCLUI OBRAS DE R\$ 60 MILHÕES

Entrega dos novos empreendimentos foi realizada, nesta quarta-feira (2), pelo ministro Silvio Costa Filho



Investimento vai estimular crescimento do turismo, da economia e da movimentação do agronegócio - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

A expansão do turismo regional do Nordeste brasileiro tem como pilar a ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária. O cenário de crescimento em 2024 neste seguimento ganhou nova projeção nesta quarta-feira (2) com a inauguração das obras no aeroporto de Imperatriz, no Maranhão. Entre as entregas realizadas está a reforma e a extensão do terminal de passageiros, que agora terá capacidade de receber três vezes mais turistas do que anteriormente. As benfeitorias foram entregues pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Para o ministro, todo esse investimento vai estimular não só o crescimento do turismo, mas a economia, com a movimentação de carga do agronegócio. Costa Filho também destacou que outros investimentos estão sendo realizados em todo o Estado. "Com ampliação do aeroporto, nós teremos um crescimento na aviação do Maranhão. Pensando nisso, iremos fazer, ao lado do governo local, o maior volume de investimentos aeroportuários da história do Estado. Em novembro, serão entregues as obras do aeroporto de São Luís, com investimentos de mais de R\$ 115 milhões. Junto com o aeroporto de Imperatriz, o aporte chega a quase R\$ 200 milhões. Teremos também o anúncio de requalificação ou de 15 a 20 novos aeroportos regionais aqui no Maranhão", ressaltou.

As intervenções no segundo maior aeroporto do estado foram realizadas pela CCR Aeroportos, concessionária que administra o espaço desde março de 2022. Com investimento privado de R\$ 60 milhões, o conjunto de melhorias vai proporcionar maior conforto, qualidade e melhor experiência aos turistas que chegam e aos moradores da cidade que deverão ganhar novas opções de rotas para todas as regiões do país. As obras do aeroporto estão inseridas no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e é uma dentre muitas previstos pelo Governo Federal para alavancar a infraestrutura do modal de transporte nas regiões brasileiras.

Com grande destaque para o turismo, o acesso ao município de Imperatriz e regiões vizinhas pelo modal aeroviário terá impactos relevantes e será a melhor opção aos viajantes que desejaram visitar as Chapadas das Mesas, cartão postal da cidade também conhecido por suas cachoeiras e pelos espaços culturais fruto da expressão artística local. O aeroporto vai atender a população da parte norte de Tocantins.

"A gente resolveu investir fortemente no turismo, durante o carnaval e no período do São João. Isso fez uma mobilização enorme dos aeroportos. Tudo isso deve ter impactado na decisão da CCR em realizar a ampliação do aeroporto de São Luís e de Imperatriz, porque trouxe milhares de turistas para o nosso Estado. Nos últimos anos, a aviação do Maranhão cresceu 44% na movimentação de voos. E essa parceria com a iniciativa privada vai ampliar ainda mais as operações aéreas", indicou o governador do Maranhão, Carlos Brandão.

Mais do que expandir a movimentação de turistas na região, a expansão do aeroporto de Imperatriz é vista como um catalisador do desenvolvimento econômico e social. Ao longo de 15 meses, a obra no complexo aeroportuário gerou mais de 400 empregos, fortalecendo a economia do município e proporcionando aumento de renda aos seus moradores. De acordo com a escala de crescimento de demanda e ampliação da infraestrutura, o aeroporto deverá gerar mais de 2.680 empregos diretos e indiretos, contribuindo para a elevação do Produto Interno Brasileiro (PIB) da região.

Movimentação em alta

Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a movimentação de passageiros no aeroporto de Imperatriz cresceu quase 25% no primeiro semestre deste ano frente ao mesmo período de 2023, com 160 mil passageiros transportados. O resultado é um dos melhores para o período desde 2000, quando a Agência passou a registrar os dados. Até o final do ano, a projeção é que o indicador supere a marca de crescimento acima de 30%. Atualmente, o aeroporto de Imperatriz possui voos com terminais localizados nas regiões, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste.

Expansão aeroportuária

Os investimentos realizados no aeroporto de Imperatriz, além de proporcionar maior bem-estar aos viajantes, vão garantir mais segurança nas operações aéreas e ampliar a oferta de voos para a cidades. Veja a seguir o resumo das melhorias feitas em todo sítio aeroportuário:

- Reforma e ampliação do Terminal de Passageiros;
- Cobertura da Seção Conta Incêndio;
- Adequação da sinalização horizontal e balizamento da pista de pousos e decolagens;
- Ampliação da sala de embarque;
- No saguão público e área de check-in, melhorias no fluxo da área pública e criação de diversos espaços comerciais, incluindo alimentação e varejo, oferecendo mais serviços e melhorando a experiência do passageiro;
- Ampliação da área de restituição de bagagens e desembarque;
- Homologação das RESAs (áreas de escape).

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

Data: 03/10/2024

SUSTENTABILIDADE - MINISTÉRIO DESCARTA APROFUNDAR O RIO PARAGUAI EM TRECHO APONTADO POR PESQUISADORES

Secretário de Hidrovias convidou cientistas a acompanhar projetos sustentáveis que estão em estudo

Ministério descarta aprofundar o Rio Paraguai em trecho apontado por pesquisadores



Trecho de 680 quilômetros entre Cáceres (MT) e Corumbá (MS) continuará a ser utilizado apenas por embarcações de pequeno e médio porte - Foto: Divulgação/Governo Mato Grosso do Sul

A Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), esclareceu esta semana, em reunião com cientistas especializados no Bioma Pantanal, que não faz parte do atual projeto de hidrovia do Rio Paraguai a realização de dragagem de aprofundamento no chamado

Tramo Norte, entre as cidades de Cáceres e Corumbá. A preocupação dos pesquisadores e ambientalistas foi descartada pelo secretário Dino Antunes, que convidou o grupo a acompanhar todos os projetos de hidrovias que estão em estudo.

“Estamos falando de um sistema de transporte altamente sustentável. Não faz sentido bloquear qualquer solução de hidrovia sem o conhecimento dos projetos e de seus impactos ambientais”, afirmou o secretário de Hidrovias, que pretende realizar reuniões periódicas com o grupo. Participaram da reunião a diretora de Sustentabilidade do MPor, Larissa Amorim, e a pesquisadora da Embrapa Débora Fernandes Calheiros, assessora da Ministério Público Federal em Corumbá,

que assina a Carta Aberta enviada aos governos Federal e dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Segundo Dino, o trecho de 680 quilômetros entre Cáceres (MT) e Corumbá (MS) continuará a ser utilizado apenas por embarcações de pequeno e médio porte, que não envolvem o transporte de grandes quantidades de carga, evitando assim impactos na planície de alagamento do Pantanal. O tramo Norte possui diversas ilhas fluviais e excesso de sinuosidade, possuindo uma profundidade que varia entre 1,80 e 3 metros.

A preocupação dos pesquisadores, expressa na Carta Aberta enviada no final de agosto e que motivou a reunião com o MPor, era de que dragagens mais intensas trariam riscos ecológicos sobretudo no Tramo Norte, tido como o “coração do Pantanal”. A região abriga valiosas amostras da biodiversidade e de cenários do bioma em áreas protegidas como a Estação Ecológica Taiamã e o Parque Nacional do Pantanal Matogrossense.

Para a pesquisadora Débora Calheiros, o projeto no Tramo Sul (cerca de 600 quilômetros entre Corumbá e a foz do rio Apa, na fronteira com o Paraguai) não oferece muita preocupação por já ser navegável por grandes comboios comerciais. Neste trecho, com profundidade variando entre 3 e 3,20 metros, é possível a navegação de comboios com 290 metros de comprimento, 48 metros de largura, calado de 2,7 metros e capacidade para 24 mil toneladas, sendo necessário apenas dragagem de manutenção para garantir a navegabilidade durante todo o ano de maneira segura, evitando desta maneira possíveis impactos ambientais decorrentes de incidentes na navegação.

Atualmente a hidrovia do Rio Paraguai transporta cerca de 8 milhões de toneladas de carga por ano, sendo 75% formada por minério de ferro e 20% por soja. Por via rodoviária, seriam necessárias viagens com 200 mil caminhões para transportar este volume até o porto mais próximo, a 1500 quilômetros.

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

Data: 03/10/2024

RODOVIAS - POPULAÇÃO DO AMAZONAS E DE RONDÔNIA RECEBE TRECHO MAIS SEGURO DA BR-319, ÚNICA VIA TERRESTRE QUE LIGA OS ESTADOS AO RESTANTE DO PAÍS

Investimento de R\$ 39 milhões do Ministério dos Transportes garante maior segurança para quem circula pela rodovia



Com um investimento de R\$ 39 milhões do Ministério dos Transportes, a rodovia se torna mais segura para todos que a utilizam - Foto: DNIT/Divulgação

Passageiros e motoristas que utilizam a BR-319, agora vão trafegar com mais segurança no trecho entre Porto Velho (RO) e Humaitá (AM).

O investimento de R\$39 milhões, aproximadamente, realizado pelo Ministério dos Transportes garantiu a recuperação do pavimento e da sinalização horizontal, entre outros serviços essenciais, conciliando infraestrutura e sustentabilidade.

Além dos 22 quilômetros revitalizados, diversos outros pontos ao longo de 200 quilômetros da rodovia que atravessa a floresta amazônica estão em fase de melhorias, com a reinstalação de bueiros e ajustes na sua geometria.

O trabalho, realizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), é fundamental para viabilizar acesso a suprimentos, serviços de saúde e outros insumos para a população local, que depende prioritariamente do rio para se deslocar. Devido à seca que atinge a região, diversas cidades e comunidades indígenas e ribeirinhas ficaram completamente isoladas.

BR-319

A BR-319 é um importante trajeto para a Região Norte do país, sendo a única via terrestre que liga o Amazonas aos estados de Roraima e Rondônia e, conseqüentemente, ao restante do país.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

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

Data: 03/10/2024

FERROVIAS - “EXPANSÃO DO MODAL FERROVIÁRIO É FUNDAMENTAL PARA A REDUÇÃO DO CUSTO BRASIL”, AFIRMA O SECRETÁRIO LEONARDO RIBEIRO EM SEMINÁRIO EM SP NESTA QUARTA (2)

Meta do Ministério dos Transportes é dobrar a participação das ferrovias na matriz logística nacional



Leonardo Ribeiro, secretário Nacional de Transporte Ferroviário, participa de evento “Diálogos da Infraestrutura” - Foto: Geraldo Lima

Símbolo de infraestrutura sustentável em países como a China e Alemanha, as ferrovias voltaram a ser prioridade do Governo Federal como um importante indutor para o desenvolvimento do país.

De acordo com o secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, o Brasil vive um momento extremamente favorável para o avanço da malha ferroviária.

“O diálogo entre o setor público e o privado é fundamental para destravarmos os projetos e impulsionarmos as ferrovias que interligam o Brasil, para gerar mais competitividade econômica e diminuir os impactos ambientais”, declarou.

A afirmação ocorreu durante o evento “Diálogos da Infraestrutura – Transporte Ferroviário”, promovido pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), nesta quarta-feira (2), em São Paulo.

A meta do Ministério dos Transportes é dobrar a participação das ferrovias na matriz logística nacional, passando de 17% para 34%. A medida prevê a redução dos custos de transporte e a modernização da infraestrutura, tornando-a mais eficiente e competitiva.

InnoTrans

Avançando nessa agenda, na última semana uma comitiva do Ministério dos Transportes participou da InnoTrans, uma das maiores feiras de transporte e tecnologia ferroviária do mundo, que acontece a cada dois anos na capital alemã, Berlim.

Servindo como um ponto importante para articular políticas e pensar em soluções em ferrovias, o encontro atrai autoridades governamentais, empresas ferroviárias, fabricantes de equipamentos, fornecedores de tecnologia e demais profissionais do setor.

“Hoje, o Brasil se posiciona perante o mercado global. Ferrovia é símbolo de infraestrutura sustentável de transporte, o que explica a importância do que fazemos”, declarou Leonardo Ribeiro à ocasião.

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

Data: 03/10/2024

FERROVIAS - PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA ACONTECE NA PRÓXIMA SEGUNDA (7)

Ao todo ocorrerão sessões em seis capitais brasileiras; endereços foram divulgados hoje



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

A primeira audiência pública, de uma série de seis, sobre a renovação da concessão da malha pertencente à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), está marcada para a próxima segunda-feira (7), em Brasília, na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Os endereços das sessões foram publicados nesta quarta-feira (2), no Diário Oficial da União:

<https://www.in.gov.br/web/dou/-/comunicado-relevante-n-2-de-1-de-outubro-de-2024-587630957>

Confira o cronograma:

>Brasília-DF/ sessão híbrida (presencial e on-line)

Data: 7 de outubro

Horário: das 10h às 18h

Local: Auditório Eliseu Resende - ANTT Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 1

Capacidade: 350 lugares

>Belo Horizonte-MG/ sessão presencial

Data: 10 de outubro

Horário: das 14h às 18h

Local: Royal Golden Savassi - R. Rio Grande do Norte, 1015 - Funcionários

Capacidade: 150 lugares

>Rio de Janeiro-RJ/ sessão presencial

Data: 11 de outubro

Horário: das 14h às 18h

Local: Hotel Grand Mercure, R. Souza Lima, 48 - Copacabana

Capacidade: 150 lugares

>Vitória-ES/ sessão presencial

Data: 15 de outubro

Horário: das 14h às 18h

Local: Federação das Indústrias do Espírito Santo - Av. Nossa Sra. da Penha, 2053 - Santa Lúcia

Capacidade: 150 lugares

>Salvador-BA/ sessão presencial

Data: 18 de outubro

Horário: das 9h às 13h

Local: Hotel Mercure Pituba - Av. Prof. Magalhães Neto, S/N - Pituba

Capacidade: 150 lugares



>Goiânia-GO/ sessão presencial

Data: 21 de outubro

Horário: das 14h às 18h

Local: San Marino Suíte Hotel - Rua 05, N°1090, Quadra D, lotes 69/71 - Setor Oeste

Capacidade: 150 lugares

O prazo final para contribuições é 29 de outubro, pelo endereço

<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: 03/10/2024



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

LOGÍSTICA VETERINÁRIA IMPULSIONA O TRANSPORTE DE PRODUTOS ESSENCIAIS PARA PETS

Redação Portogente

No último ano a Solística movimentou mais de R\$4,5 bilhões em transporte e gestão no setor pet em todo o Brasil

No Dia Mundial dos Animais, celebrado em 04 de outubro, é importante ressaltar que o crescente engajamento no bem-estar animal e nos cuidados de saúde adequados para pets tem impulsionado o mercado de produtos e serviços do segmento. O setor de logística e transporte especializado, responsável pela garantia de que medicamentos, alimentos e outros produtos essenciais cheguem ao consumidor final, movimentou cerca de 4,5 bilhões no último ano, somente na Solística, maior operadora da América Latina com soluções 3PL.



Foto: Divulgação

O Brasil se destaca no cenário mundial não apenas por sua rica biodiversidade, mas também por sua significativa população de animais de estimação, além de ser um grande player no mercado pecuário. É o terceiro maior país em população total de bichos de estimação, com 54 milhões de cães, 24 milhões de gatos, 19 milhões de peixes e 40 milhões de aves, entre outros animais.

O extenso território e as condições de infraestrutura desafiadoras no Brasil acrescentam complexidade quando falamos do transporte de produtos veterinários. A distribuição precisa ser planejada com cuidado para superar as barreiras geográficas e garantir que os produtos cheguem a todos os cantos do País. Atualmente, grande parte das empresas utilizam um operador logístico terceirizado, tanto no armazenamento quanto no transporte, seja para animais de produção ou animais de companhia.

Com tanta demanda por produtos veterinários, é necessária uma cadeia de suprimentos bem orquestrada. Para Luís Matsuda, da Solistica, é importante que haja uma compreensão profunda dos desafios enfrentados na logística veterinária para evitar problemas nessa cadeia. "Cada produto possui uma particularidade específica e exige uma abordagem especializada em relação aos processos de armazenagem, transporte e gestão da informação, sendo responsabilidade do Operador Logístico garantir a qualidade nestes processos e atendimento de todas estas particularidades. Por isso, nosso papel como Operador é tão importante", ressalta Matsuda.

Tecnologia a favor da eficiência e rastreabilidade

É imprescindível estabelecer um processo sólido e seguro em todo o ciclo do pedido, desde o recebimento dos produtos e correta alocação nas áreas de armazenagem, atendendo a todas as regras de acondicionamento, passando pelo despacho do produto para seu destino e até a entrega ao cliente. Isso requer a incorporação de tecnologias para automação de processos, sistemas de gestão de estoque, monitoramento de processos e, é claro, uma rede de transporte confiável.

O ideal é aproveitar a tecnologia disponível para antecipar a demanda, oferecer rastreabilidade total e atender às exigências regulatórias. O aprendizado de máquina é capaz de dimensionar os recursos de forma adequada, conforme a procura e a sazonalidade. Recursos de rastreamento também contribuem para garantir a transparência e o bom relacionamento com o cliente, certificando ainda a qualidade em todas as etapas.

Quando se trata da indústria de Saúde e Nutrição Animal, a logística especializada se torna ainda mais essencial, defende Matsuda. "O Brasil é capaz de desenvolver soluções sob medida, que garantem a entrega de produtos pet com qualidade e eficiência para manter a integridade dos produtos, como no caso de vacinas, que devem ser armazenadas e transportadas garantindo temperaturas entre 2°C e 8°C. Na Solistica, utilizamos todas as tecnologias ao nosso alcance, temos processos extremamente robustos e dispomos de parceiros de negócio altamente capacitados, além de uma equipe extremamente engajada e conhecedora deste segmento, tudo isso para promover uma entrega responsável e de qualidade", conclui.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/10/2024

APS CONTRATA ELABORAÇÃO DE PROJETO DA PERIMETRAL DA MARGEM ESQUERDA DO PORTO DE SANTOS

Redação Portogente

Sistema viário terá sete quilômetros de vias e dois quilômetros de viadutos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) acaba de contratar empresa para elaborar o projeto básico para as obras do Sistema Viário Perimetral da Margem Esquerda do Porto de Santos, localizado no

Guarujá. O contrato foi assinado em 24 de setembro último e publicado nesta terça-feira (01/10) no Diário Oficial da União.



Foto: Divulgação/APS

"Esta contratação foi possível com o trabalho de diálogo da APS com a Prefeitura Municipal do Guarujá e comunidade portuária da região - após a otimização das premissas de projeto, com redução das desapropriações - e com o Governo Federal, que incluiu a obra no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, com a destinação de recursos da ordem de R\$ 500 milhões", destaca o presidente da

APS, Anderson Pomini. "A execução da obra é vital para as conexões com os terminais, o túnel Santos-Guarujá, e terá papel decisivo para a expansão do Porto na margem esquerda", ressalta Anderson Pomini. O contrato, no valor de R\$ 3,66 milhões, foi assinado com o Consórcio ECR/Consenge - Perimetral (formado pelas empresas ECR Engenharia e Consenge Consultoria e Projetos de Engenharia). O Consórcio deverá entregar o projeto elaborado no início de 2026.

A tarefa do Consórcio é dar forma ao projeto conceitual da APS para a Avenida Perimetral da Margem Esquerda (APME), que prevê aproximadamente sete quilômetros de vias e dois quilômetros de novos viadutos. A APME fará a segregação do tráfego de veículos pesados em relação ao trânsito urbano. Haverá a adequação do traçado das Avenidas Santos Dumont e Perimetral, novas calçadas e ciclovias, implantação de dispositivos de conexão viária e adequações hidráulicas, elétricas, bem como sinalização rodoviária.

No projeto está prevista também a construção de viaduto de transposição à Rod. Cônego Domênico Rangoni – SP 55, que interligará os terminais portuários à SP-55 (sentido São Paulo), eliminando o tráfego pesado das vias urbanas de Vicente de Carvalho. Também contempla a execução de um viaduto na Av. Santos Dumont, sobrepondo-se à Avenida Perimetral, e outro para acesso ao bairro Conceiçãozinha.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/10/2024

ENTRE 'REBITES' E ROUBOS

Editorial Portogente

Os empresários sabem que os problemas no transporte de carga não se resumem aos crimes cometidos por quadrilhas

Comemoram nesta semana, as empresas seguradoras e a Confederação Nacional do Transporte



(CNT), a redução significativa na quantidade de roubos de cargas no Brasil. E fazem uma relação direta com a nova legislação de seguros. Mas...

Dia 23/9/2024, caminhoneiro passa à pista contrária, mata motociclista e atinge outros veículos, na rodovia SP-055 - Imagem: fotograma de vídeo de monitoramento da rodovia/Divulgação

Veja mais: Queda no número de roubos de cargas coincide com nova legislação de seguros, afirma CNT

<https://www.portalcnt.org.br/queda-no-numero-de-roubos-de-cargas-coincide-com-nova-legislacao-de-seguros-afirma-cnt/>

Mas... mesmo cautelosos com os números (a amostragem ainda é pequena para garantir uma tendência), os empresários sabem que os problemas no transporte de carga não se resumem aos



crimes cometidos por quadrilhas (elas podem por exemplo ter desviado temporariamente o foco para crimes cibernéticos, nem sempre contabilizados). E o setor do transporte rodoviário precisa analisar de forma mais profunda tudo o que leva aos 'rebites' usados por caminhoneiros – e suas consequências.

Veja mais: Resolução do CNSP regula seguros do transporte

<https://www.portalntc.org.br/resolucao-do-cnsp-regula-seguros-do-transporte/>

Os números anunciados pela CNT: nos primeiros sete meses de 2024, foram registrados 5.527 ocorrências pelo Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais, de Rastreabilidade de Armas e Munições, de Material Genético, de Digitais e de Drogas (Sinesp), 11% menos que de janeiro a julho de 2023. “A redução é positiva, mas as ocorrências continuam altas, e o trabalho de prevenção e repressão precisa continuar”, analisa a entidade.

Veja mais: Novos radares entram em operação no Estado de São Paulo

<https://www.portalntc.org.br/assunto/rodoviario/>

Essa queda numérica é relacionada pela CNT à vigência (desde junho de 2023) de uma nova legislação de seguros que transferiu para o transportador a obrigatoriedade da contratação dos seguros de responsabilidade civil sobre cargas, com o direito de escolha do Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR), o que ajuda a fortalecer o controle e a segurança das operações logísticas.

Veja mais: Caminhoneiro com sono é um perigo nas rodovias brasileiras - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/40162-caminhoneiro-com-sono-e-um-perigo-nas-rodovias-brasileiras>

Também nesta semana, em 30 de setembro, foi publicada no 'Diário Oficial da União' a resolução 472 do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), de acordo com a lei 14.599/2023, estabelecendo diretrizes gerais aplicáveis aos seguros obrigatórios de responsabilidade civil dos transportadores de carga, com mudanças significativas na operação destes seguros, consolidando-os em um só conjunto normativo para todos os modais.

Veja mais: Má conservação das estradas brasileiras impacta rotina dos motoristas de caminhão - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/116063-ma-conservacao-das-estradas-brasileiras-impacta-rotina-dos-motoristas-de-caminhao>

Nestes últimos dez dias, há mais mudanças registradas no setor. Entre elas, no Estado de São Paulo, começaram a funcionar mais onze radares em rodovias administradas pela Eixo SP, cuja Coordenadoria de Segurança Viária destaca serem equipamentos importantes para ajudar na preservação da segurança do usuário, via fiscalização da velocidade máxima permitida, já que “a velocidade excessiva é um dos principais fatores que contribuem para o registro de acidentes”.

Veja mais: Caminhoneiro embriagado dirige na contramão, atinge nove veículos e mata motociclista no litoral de SP

<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2024/09/23/caminhoneiro-embriagado-dirige-na-contramao-atinge-nove-veiculos-e-mata-motociclista-no-litoral-de-sp.ghtml>

Maravilha! Falta só resolver uns probleminhas bem simples, como garantir em leis e na prática que o motorista do caminhão não precise de 'rebites' (drogas) para ficar acordado enquanto dirige por horas infindáveis nas esburacadas estradas, desviando de obstáculos e tendo de acelerar para cumprir horários de entrega apertados nos locais de carga e descarga, alcançar em tempo os pontos de reabastecimento/manutenção e alimentação/descanso nas estradas e pagar suas contas no final do mês. Afinal, onde mesmo ficam 30% da produção agrícola nacional, depois que saem das fazendas? E existe algum radar que apanhe caminhão dirigido por zumbis?

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/10/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PLANO DE EXPANSÃO DE SÃO SEBASTIÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão de expandir o Porto de São Sebastião (SP), através de um novo terminal a ser arrendado à iniciativa privada, é uma medida importante para otimizar a logística do Estado de São Paulo e do País. Ao investir em infraestrutura moderna e eficiente, o governo estadual demonstra seu compromisso em fortalecer o setor portuário e em garantir a competitividade da economia paulista no cenário global.

A localização estratégica do Porto de São Sebastião, com suas águas profundas e fácil acesso a importantes eixos rodoviários e ferroviários, o coloca como um ativo estratégico para o desenvolvimento econômico da região. A expansão do porto, com a construção de um novo píer e a ampliação da capacidade de movimentação de cargas, permitirá que São Sebastião amplie sua participação no sistema portuário nacional, sendo capaz de atender às demandas de um mercado cada vez mais exigente.

O modelo de parceria público-privada escolhido para a realização do investimento é uma demonstração da confiança do Governo de São Paulo – que administra o complexo marítimo – na capacidade do setor privado em realizar projetos de grande porte e de gerar valor para a sociedade. Ao transferir para a iniciativa privada a responsabilidade pela construção e operação do novo terminal, o poder público garante a agilidade na execução das obras e a otimização dos recursos públicos.

A expansão do porto trará diversos benefícios para a região e para o Estado de São Paulo. A geração de empregos, o aumento da arrecadação de impostos e a melhoria da infraestrutura logística são apenas alguns dos impactos positivos esperados com esse investimento. Além disso, a maior capacidade de movimentação de cargas permitirá que o porto atenda a uma gama mais ampla de produtos, diversificando a economia local e atraindo novos investimentos.

É importante destacar que a expansão do Porto de São Sebastião deve ser acompanhada de investimentos em outras áreas, como a infraestrutura rodoviária e ferroviária, a fim de garantir a fluidez do transporte de cargas e a integração do porto com a cadeia logística. Além disso, é fundamental que sejam adotadas medidas para mitigar os impactos ambientais dessa ampliação, garantindo a preservação dos recursos naturais da região.

O projeto de ampliação do Porto de São Sebastião é uma medida importante para a economia de São Paulo e do Brasil, mas não pode ser uma ação isolada. Deve ser complementada pela adequação – crescimento – de sua infraestrutura de acesso. Nessa linha, será possível ter a efetiva expansão do complexo marítimo, viabilizando a exploração de seu novo potencial e oferecendo ao sistema portuário nacional mais um corredor logístico para o escoamento das cargas brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - PLANALTO DESCONGELA R\$ 1,7 BI DO ORÇAMENTO; TRANSPORTES RECEBE QUASE UM TERÇO

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

VERBAS LIBERADAS

O vice-presidente Geraldo Alckmin descongelou R\$ 1,7 bilhão do orçamento federal. Detalhes sobre o destino desses recursos constam de decreto publicado na edição do Diário Oficial da União da

última segunda-feira. A maior parte dessas verbas seguiu para o Ministério dos Transportes, R\$ 526 milhões. Na sequência, estão as pastas da Fazenda (R\$ 400 milhões) e das Cidades (R\$ 369 milhões). A da Saúde recebeu R\$ 80 milhões e a da Educação, R\$ 89 milhões.

QUEIMADAS

Os incêndios em áreas de mata no estado de São Paulo aumentaram nessa quarta-feira, dia 2. De acordo com a Defesa Civil, dez municípios paulistas estão com focos de incêndio ativos na área rural. Na terça-feira, os municípios atingidos eram três. Estão enfrentando incêndios os municípios de Pirapora do Bom Jesus, na região de Osasco; São Luiz do Paraitinga e São José dos Campos, no Vale do Paraíba; Luiz Antônio, na região de Ribeirão Preto; Guararapes, próximo a Araçatuba; Bebedouro, na região de Barretos; Nazaré Paulista, Piracaia e Serra Negra, na região de Campinas; e Salmourão, na região de Presidente Prudente.

RIO GUAÍBA

As chuvas registradas na região de Porto Alegre nas últimas semanas fizeram com que o nível das águas do Guaíba voltasse a subir. A alta foi de 51 centímetros em aproximadamente dois dias. Nessa quarta-feira, dia 2, às 9h30, foi atingida a marca de 2,72 metros na estação da Usina do Gasômetro. Na segunda-feira, às 8h15, o nível estava em 2,21 metros. Os dados são da Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA). O nível de alerta para inundação é de 3,15 metros, e o nível de inundação da cidade é de 3,60 metros. O pico da cheia ocorrida em maio de 2024 foi de 5,35 metros. A elevação, no entanto, não deverá continuar a ocorrer nos próximos dias.

IMPACTO AÉREO

Os crescentes conflitos no Oriente Médio têm afetado as operações das companhias aéreas cujos aviões passam pela região, com o desvio ou até o cancelamento de voos. Nessa quarta-feira, também foram registrados atrasos em aeroportos locais, incluindo os do Líbano, de Israel e do Kuwait, de acordo com dados do FlightRadar24. A preocupação com as viagens, à medida que o conflito se intensifica, também derruba as ações dos setores de viagens e de companhias aéreas, com as ações da maior operadora de viagens da Europa, a TUI, caindo mais de 5% e a Lufthansa recuando 4%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024

NACIONAL - AVIÃO DA FAB INICIA RESGATE DE BRASILEIROS DO LÍBANO EM ZONA DE CONFLITO

Operação é parte da resposta humanitária do Brasil à crise no Oriente Médio, com voos adicionais previstos conforme a situação evolui

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



Com 59 metros de comprimento e 60 de envergadura, o modelo KC-30 da FAB é projetado para missões de reabastecimento em voo, transporte logístico e ajuda humanitária (Foto: Divulgação/FAB)

O Governo Federal enviou na quarta-feira (2) um avião KC-30 da Força Aérea Brasileira (FAB) para o Líbano, a fim de repatriar brasileiros da zona de conflito. A aeronave partiu do Rio de Janeiro com destino a Beirute e pode

trazer até 240 pessoas.

A operação foi determinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e conta com a participação de uma equipe de saúde composta por médico, enfermeiro e psicólogo, que estarão disponíveis para prestar assistência durante a missão.

A decisão de realizar a repatriação ocorre em um contexto de intensificação dos conflitos na região, onde os bombardeios israelenses resultaram na morte de dois adolescentes brasileiros.

De acordo com o Ministério das Relações Exteriores, a embaixada do Brasil no Líbano tem mantido comunicação constante com a comunidade brasileira local, que conta com aproximadamente 21 mil cidadãos.

“A Embaixada no Líbano está tomando as providências necessárias para viabilizar a operação, em contato permanente com a comunidade brasileira e em estreita coordenação com as autoridades locais”, disse o órgão em nota oficial.

Além da missão de repatriação, o Governo Brasileiro informou que está planejando voos adicionais, cujas datas serão definidas com base na análise das condições de segurança.

O KC-30, uma versão adaptada do Airbus A330-200, é a maior aeronave operada pela FAB. Com 59 metros de comprimento e 60 de envergadura, o modelo é projetado para missões de reabastecimento em voo, transporte logístico e ajuda humanitária.

Desde o início da crise no Oriente Médio, em outubro de 2023, a aeronave já foi empregada em várias missões humanitárias de resgate, incluindo a repatriação de brasileiros de Israel. A FAB também utilizou o KC-30 em emergências médicas e o transporte de donativos para o Rio Grande do Sul, devido à catástrofe provocada pelas fortes chuvas em 2024.

Conflito

Os ataques aéreos israelenses em várias regiões do Líbano provocaram mais de mil mortes desde 17 de setembro. Essas operações, focadas em alvos militantes, fazem parte de um conflito que se estende dos territórios palestinos de Gaza e Cisjordânia a grupos apoiados pelo Irã no Iêmen e no Iraque.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024

FERROVIAS - GOVERNO ALTERA DATAS DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS DA CONCESSÃO DA FCA

Inicialmente prevista para quatro sessões, Ministério dos Transportes informou que serão seis audiências

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Sessões vão discutir as propostas referentes à renovação da malha ferroviária pela VLI (Foto: Foto: Ricardo Botelho/Arquivo MT)

O Ministério dos Transportes anunciou no início desta semana a alteração de datas referentes à série de audiências públicas sobre a renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

Inicialmente, a primeira sessão ocorreria na última segunda-feira, 30 de setembro, em Belo Horizonte. A pasta informou que a primeira audiência pública ocorrerá em Brasília, na próxima segunda-feira, 7 de outubro, na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Segundo o Governo Federal, o objetivo da mudança é ampliar o diálogo com a sociedade e atores envolvidos.

Além da alteração de data, o Ministério dos Transportes informou que agora serão seis audiências públicas, ao invés de quatro da previsão inicial.

Os endereços das sessões serão divulgados em breve pela ANTT.

Confira o cronograma

- 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

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.

A VLI detém a atual concessão da FCA até 2026. A companhia já apresentou uma proposta de renovação antecipada ao Governo Federal por mais 30 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024

REGIÃO NORTE - MINISTÉRIO DESCARTA APROFUNDAR RIO PARAGUAI EM TRECHO COM RISCOS ECOLÓGICOS

Tramo norte abriga valiosas amostras da biodiversidade e ficou de fora do cronograma de dragagens
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A preocupação dos pesquisadores, expressa na Carta Aberta enviada no final de agosto e que motivou a reunião com o MPor, era de que dragagens mais intensas trariam riscos ecológicos sobretudo no Tramo Norte, tido como o “coração do Pantanal”. A região abriga valiosas amostras da biodiversidade e de cenários do bioma em áreas protegidas como a Estação Ecológica Taiaaná e o Parque Nacional do Pantanal Matogrossense. Foto: Governo do MT

A Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), esclareceu esta semana, em reunião com cientistas especializados no Bioma Pantanal, que não faz parte do atual projeto da hidrovia do Rio Paraguai a realização de dragagem de aprofundamento no chamado Tramo Norte, entre as cidades de Cáceres e Corumbá. A região abriga valiosas amostras da biodiversidade e ficou de fora do cronograma.

O projeto preocupava pesquisadores e ambientalistas, por isso foi detalhado pelo secretário Dino Antunes, que convidou o grupo a acompanhar todas as propostas de hidrovias que estão em estudo.

“Estamos falando de um sistema de transporte altamente sustentável. Não faz sentido bloquear qualquer solução de hidrovia sem o conhecimento dos projetos e de seus impactos ambientais”, afirmou o secretário de Hidrovias, que pretende realizar reuniões periódicas com o grupo.

Participaram da reunião a diretora de Sustentabilidade do MPor, Larissa Amorim, e a pesquisadora da Embrapa Débora Fernandes Calheiros, assessora da Ministério Público Federal em Corumbá, que assina a Carta Aberta enviada aos governos Federal e dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Segundo Dino, o trecho de 680 quilômetros entre Cáceres (MT) e Corumbá (MS) continuará a ser utilizado apenas por embarcações de pequeno e médio porte, que não envolvem o transporte de grandes quantidades de carga, evitando assim impactos na planície de alagamento do Pantanal. O tramo Norte possui diversas ilhas fluviais e excesso de sinuosidade, possuindo uma profundidade que varia entre 1,80 e 3 metros.

A preocupação dos pesquisadores, expressa na Carta Aberta enviada no final de agosto e que motivou a reunião com o MPor, era de que dragagens mais intensas trariam riscos ecológicos sobretudo no Tramo Norte, tido como o “coração do Pantanal”. A região abriga valiosas amostras da biodiversidade e de cenários do bioma em áreas protegidas como a Estação Ecológica Taiamã e o Parque Nacional do Pantanal Matogrossense.

Para a pesquisadora Débora Calheiros, o projeto no Tramo Sul (cerca de 600 quilômetros entre Corumbá e a foz do rio Apa, na fronteira com o Paraguai) não oferece muita preocupação por já ser navegável por grandes comboios comerciais. Neste trecho, com profundidade variando entre 3 e 3,20 metros, é possível a navegação de comboios com 290 metros de comprimento, 48 metros de largura, calado de 2,7 metros e capacidade para 24 mil toneladas, sendo necessário apenas dragagem de manutenção para garantir a navegabilidade durante todo o ano de maneira segura, evitando desta maneira possíveis impactos ambientais decorrentes de incidentes na navegação.

Atualmente a hidrovia do Rio Paraguai transporta cerca de 8 milhões de toneladas de carga por ano, sendo 75% formada por minério de ferro e 20% por soja. Por via rodoviária, seriam necessárias viagens com 200 mil caminhões para transportar este volume até o porto mais próximo, a 1500 quilômetros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/10/2024

REGIÃO NORDESTE - OBRAS DE EXPANSÃO DO AEROPORTO DE IMPERATRIZ SÃO ENTREGUES

Intervenções foram realizadas pela CCR Aeroportos, concessionária que administra o espaço desde março de 2022. Com investimento privado de R\$ 60 milhões, as obras estão inseridas no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Foto: Eduardo Oliveira/MPor



As intervenções foram realizadas pela CCR Aeroportos, concessionária que administra o espaço desde março de 2022. Com investimento privado de R\$ 60 milhões, as obras estão inseridas no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Foto: Eduardo Oliveira/MPor



As obras de melhorias realizadas no aeroporto de Imperatriz, no Maranhão, foram entregues nesta quarta-feira (2), em cerimônia que contou com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Entre as entregas realizadas está a reforma e a extensão do terminal de passageiros, que agora terá capacidade de receber três vezes mais turistas do que anteriormente.

As intervenções no segundo maior aeroporto do estado foram realizadas pela CCR Aeroportos, concessionária que administra o espaço desde março de 2022. Com investimento privado de R\$ 60 milhões, o conjunto de melhorias visa proporcionar maior conforto, qualidade e melhor experiência aos turistas que chegam e aos moradores da cidade que deverão ganhar novas opções de rotas para todas as regiões do país. As obras do aeroporto estão inseridas no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

Para o ministro, o investimento vai estimular não só o crescimento do turismo, mas a economia, com a movimentação de carga do agronegócio. Costa Filho também destacou que outros investimentos estão sendo realizados em todo o Estado. “Com a ampliação do aeroporto, nós teremos um crescimento na aviação do Maranhão. Pensando nisso, iremos fazer, ao lado do governo local, o maior volume de investimentos aeroportuários da história do Estado. Em novembro, serão entregues as obras do aeroporto de São Luís, com investimentos de mais de R\$ 115 milhões. Junto com o aeroporto de Imperatriz, o aporte chega a quase R\$ 200 milhões. Teremos também o anúncio de requalificação ou de 15 a 20 novos aeroportos regionais aqui no Maranhão”, ressaltou.

O município de Imperatriz tem grande destaque para o turismo e o equipamento modernizado também atenderá a população da parte norte do Tocantins. A expansão do aeroporto, ao longo de 15 meses, gerou 400 empregos e, seguindo a escala de crescimento de demanda e ampliação da infraestrutura, deverá gerar mais de 2.680 empregos diretos e indiretos, contribuindo para a elevação do Produto Interno Brasileiro (PIB) da região.

Movimentação em alta

Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a movimentação de passageiros no aeroporto de Imperatriz cresceu quase 25% no primeiro semestre deste ano frente ao mesmo período de 2023, com 160 mil passageiros transportados. O resultado é um dos melhores para o período desde 2000, quando a Agência passou a registrar os dados. Até o final do ano, a projeção é que o indicador supere a marca de crescimento acima de 30%. Atualmente, o aeroporto possui voos com terminais localizados nas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024

BRASIL EXPORT - MINISTROS DO TST CONFIRMAM PRESENÇA NO FÓRUM BRASIL EXPORT

Evento em Brasília reunirá especialistas para discutir infraestrutura, qualificação da mão de obra e desafios portuários

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



▲
Caputo Bastos durante o InfraJur do Nordeste Export deste ano: em Brasília, ele participará da abertura do Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes



▲
Alexandre Luiz Ramos durante o Centro-Oeste Export de 2023: ele fará uma palestra no InfraJur para abordar relações de trabalho e qualificação da mão de obra no setor portuário

Ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST) confirmaram presença no Brasil Export – fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que será realizado em Brasília (DF) entre os dias 8 e 10 deste mês.

Guilherme Caputo Bastos participará da abertura do InfraJur (Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes) no dia 9. Já o ministro Alexandre Luiz Ramos fará uma palestra na mesma data para abordar relações de trabalho e qualificação da mão de obra no sistema portuário.

O fórum Brasil Export encerra a agenda anual de eventos do Grupo Brasil Export, na data serão reunidos especialistas e autoridades para discutir temas centrais relacionados à infraestrutura, logística e desenvolvimento do país.

O encontro contará com painéis e palestras que abordarão os desafios e oportunidades para setores como o portuário, o rodoviário e o transporte de carga, além da Expo Brasil Export, feira composta por estandes de patrocinadores e apoiadores, onde serão apresentadas novas soluções e propostas para o aprimoramento da logística nacional.

O dia 8 será dedicado ao Bloco Negócios e Relações Internacionais, em que serão discutidos planos de investimento em infraestrutura e iniciativas para aumentar a competitividade do ambiente de negócios no Brasil.

Além disso, haverá um painel sobre integração logística e desenvolvimento de novos negócios no Mercosul, seguido por apresentações do Ministério de Portos e Aeroportos e do HUB Brasil Export.

O dia também trará discussões sobre a implantação do Port Community System (PCS) no complexo portuário de Santos, além de painéis sobre a governança no transporte aéreo e sustentabilidade.

No segundo dia do fórum (9), será marcado pelo Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), com a abertura realizada pelo presidente da AbepH, Luiz Fernando Garcia.

Os painéis discutirão a gestão e eficiência no sistema portuário brasileiro, incluindo as perspectivas da alteração do marco regulatório do setor e iniciativas para ampliar a segurança nos complexos portuários.

Na parte da tarde, o foco se volta ao InfraJur (Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes). O evento será aberto por Guilherme Caputo Barros, seguido por uma palestra do ministro Alexandre Luiz Ramos sobre relações de trabalho e qualificação da mão de obra no sistema portuário. A programação incluirá também painéis sobre o novo marco legal regulatório dos portos brasileiros e os desafios jurídicos que envolvem o setor.

Já no dia 10 de outubro, a programação destacará painéis voltados para as concessões de hidrovias e as oportunidades de investimentos no setor de infraestrutura. O painel principal do Brasil Export abordará o panorama das concessões de hidrovias no Brasil, enquanto uma palestra da ApexBrasil discutirá as implicações dessas concessões para o desenvolvimento econômico do país.

A programação do Brasil Export será transmitida pela TV BE News nos seguintes canais: canal 82 da Sky, canal 58 da parabólica, canal 19 para a Grande Campinas, e no canal @tv_benews no YouTube.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024

REGIÃO SUL - GRUPO CHINÊS VISITA PORTO DO RIO GRANDE E AVALIA EXPANDIR OPERAÇÕES

Empresa Golden Seed já exporta soja por meio de contêineres e avalia operações via graneleiros

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Uma comitiva da empresa chinesa Golden Seed realizou, nesta semana, uma visita institucional ao Porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul. Os representantes conheceram as instalações do complexo portuário e avaliaram a ampliação das operações no segmento de grãos.



Empresários chineses conheceram as atividades e a infraestrutura de terminais (Foto: Divulgação/Portos RS)

Os executivos foram recebidos pelos diretores da Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos gaúchos; Lucas Meurer, de Infraestrutura, e Henrique Ilha,

de Meio Ambiente, que apresentaram os potenciais do porto rio-grandino e do distrito industrial.

Atualmente, o grupo chinês já realiza exportações de grãos por meio de contêineres e avalia a possibilidade de realizar operações de exportação através de navios graneleiros.

Segundo a Portos RS, o objetivo da visita da comitiva chinesa foi conhecer as capacidades, calado operacional e os demais diferenciais do complexo portuário.

Durante a visita, os empresários chineses ainda conheceram a infraestrutura local, entre elas a do terminal do Grupo Vanzim.

Henrique Ilha destacou a atuação da empresa na produção de soja e falou sobre futuros investimentos dentro do distrito industrial. “Os empresários saíram com muitas informações relevantes para a tomada de decisão dos negócios”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024

REGIÃO SUL - GOVERNO DE SC AUTORIZA CONTRATAÇÃO DO PROJETO DE DRAGAGEM DO RIO ITAJAÍ-AÇU

Serviços vão ocorrer em trecho de municípios do Alto Vale, acima dos complexos portuários
Por Cássio Lyra cassio.lyra@redenenews.com.br



O aprofundamento do canal gerará uma melhoria na vazão do Rio Itajaí, conforme estudos realizados pela Defesa Civil, reduzindo os efeitos das cheias e inundações na região (Foto: Divulgação/Governo de Santa Catarina)

O Governo de Santa Catarina assinou a ordem de serviço para elaboração de projeto executivo e estudos ambientais referentes à dragagem do Rio Itajaí-Açu. Os serviços visam a prevenção de enchentes no canal navegável dos portos de Itajaí e Navegantes.

Os serviços vão ocorrer no trecho do Rio Itajaí-Açu que fica acima dos complexos portuários, na região dos municípios do Alto Vale. No entanto, a viabilização tem importância pois Itajaí e Navegantes representam a última foz do rio a ir de encontro com o mar.

No ano passado e em períodos deste ano, a forte chuva que atingiu o estado causou a presença de detritos e assoreamento do rio em direção ao canal de navegação portuária, vindo a causar, em algumas oportunidades, a interrupção da navegação, além da entrada e saída de navios do Itajaí-Açu.

“Estamos investindo e vamos continuar, vamos fazer aqui também na dragagem do porto e todos sabem. A recuperação deste trecho do Rio Itajaí-açu, que fica acima dos portos de Navegantes e Itajaí, vai ajudar na prevenção e combate às enchentes que atingem a região. Mas também é uma obra que ajuda a recuperar a atividade dos terminais e estaleiros que atuam nesta área e que enfrentam dificuldades por conta da falta de dragagem”, disse o governador Jorginho Mello (PL).

O investimento do Governo do Estado nos projetos a serem executados será de R\$ 820 mil, via Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF). A empresa vencedora da licitação, Acquaplan – Tecnologia e Consultoria Ambiental, terá 150 dias para concluir os trabalhos que envolvem a atualização e adequação de levantamentos hidrográficos e projeto executivo para dragagem do canal a montante do Porto de Itajaí com viabilidade da manutenção e execução, visando a ampliação do canal navegável e acesso aos Terminais de Uso Privado e estaleiros.

O aprofundamento do canal gerará uma melhoria na vazão do Rio Itajaí, conforme estudos realizados pela Defesa Civil, reduzindo os efeitos das cheias e inundações na região, beneficiando diversos municípios e a atividade portuária.

“A situação atual apresenta restrições de profundidade que impactam diretamente na capacidade de operação portuária e na segurança da navegação. Este projeto determinará o que efetivamente precisa ser feito, qual o volume de dragagem nesta área, por exemplo, e a partir destas informações o estado terá informações sobre quais outros investimentos serão necessários para que as empresas que atuam na área possam se desenvolver e diminuir os riscos que a população enfrenta a cada período de fortes chuvas”, acrescentou o titular da SPAF, Ivan Amaral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/10/2024

REGIÃO SUDESTE - SÃO SEBASTIÃO: NOVO TERMINAL PREVÊ EXPANSÃO E INVESTIMENTOS DE R\$ 660 MILHÕES

Com consulta pública aberta, projeto visa modernizar infraestrutura, aumentar capacidade de carga e gerar impacto econômico positivo
Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Com a conclusão do projeto de expansão, a expectativa é de que o Porto de São Sebastião movimente mais de 4,3 milhões de toneladas anuais, um grande salto na sua capacidade (Foto: Divulgação/CDSS)

Teve início nesta semana a consulta pública para o desenvolvimento de um novo terminal no Porto de São Sebastião (SP), com investimentos previstos em R\$ 660 milhões. O projeto visa modernizar e otimizar a infraestrutura do porto, que é gerido pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), vinculada à Secretaria de Meio Ambiente,

Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo.

O terminal SSB 01 será arrendado para a iniciativa privada, que se comprometerá a realizar obras em uma área de 262 mil m², além de construir um novo píer com dois berços de atracação para navios. Com essa expansão, a capacidade de movimentação do porto será quadruplicada. O contrato de arrendamento terá uma duração de 35 anos. Nesse modelo de parceria, o governo cede a área para que a empresa vencedora da licitação implemente a infraestrutura necessária para as operações portuárias.

Com a conclusão do projeto, o Porto de São Sebastião poderá movimentar mais de 4,3 milhões de toneladas anuais, um grande salto na sua capacidade. “Está ocorrendo um significativo aumento de movimentação de cargas pelo Porto de São Sebastião, em razão das melhorias operacionais e dos investimentos em infraestrutura que estão sendo realizados. O arrendamento do novo terminal vai ampliar a capacidade do Porto, incrementando a economia da região e do estado de São Paulo, gerando empregos e renda”, afirmou Ernesto Sampaio, diretor-presidente da CDSS.

O Porto de São Sebastião se destaca por sua localização privilegiada e a profundidade natural do canal de acesso, permitindo que navios de grande porte utilizem suas instalações. Essa configuração coloca o porto como uma das três melhores regiões portuárias do mundo em termos naturais. A nova área será capaz de receber diferentes tipos de carga, como grãos sólidos, carga geral e contêineres.

Além disso, a infraestrutura local é beneficiada pelo acesso facilitado à rodovia dos Tamoios, interligada aos principais eixos viários do estado de São Paulo, à proximidade com a malha ferroviária e ao Aeroporto Internacional de São José dos Campos. Ainda neste ano, o Contorno Sul, um conjunto viário que facilitará o tráfego de veículos de carga, será inaugurado, melhorando ainda mais a logística da região.

Interessados em participar da consulta pública sobre o arrendamento do terminal podem enviar suas contribuições até 28 de novembro, por meio do site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O porto

No primeiro semestre de 2024, a movimentação de cargas no Porto de São Sebastião atingiu um recorde histórico, com 760 mil toneladas. Um aumento de 57% em relação ao mesmo período do ano anterior.

As principais importações incluem barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo e produtos siderúrgicos. Entre os produtos exportados estão açúcar, peças e equipamentos, coque de petróleo e produtos siderúrgicos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/10/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - EMPRESA ANUNCIA CONSTRUÇÃO DA MAIOR USINA SOLAR DE GOIÁS

Investimentos superam R\$ 1,3 bilhão e a expectativa é gerar 1,5 mil empregos diretos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Usina solar na cidade de Arinos (MG), a primeira da Newave Energia: a unidade de Goiás terá capacidade de 452 megawatt-pico (MWp) e deve entrar em operação no início de 2026

A empresa Newave Energia anunciou que irá construir a maior usina solar do estado de Goiás, em Barro Alto, a 226 quilômetros de Goiânia. O anúncio foi feito na última segunda-feira (30), durante reunião com o governador Ronaldo Caiado (União). Os investimentos superam R\$ 1,3 bilhão e a expectativa é gerar 1,5 mil empregos diretos para a construção do projeto.

A Newave Energia é resultado de uma junção da joint venture da Gerdau com a Newave Capital. O CEO da companhia, Edgard Corrochano, disse que o empreendimento irá democratizar o acesso a energias renováveis para pequenas e médias empresas.

A unidade terá 731 mil painéis solares, distribuídos em uma área de aproximadamente 800 hectares. Quando entrar em operação, será responsável por aumentar em 22% a capacidade de geração de energia solar em Goiás. Segundo a empresa, o recurso para construção do projeto em Goiás é proveniente de capital próprio e de financiamento via Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco).

A usina em Barro Alto será a segunda da Newave Energia. A primeira, na cidade mineira de Arinos, está prestes a ser completamente energizada. A unidade goiana terá capacidade de 452 megawatt-pico (MWp) e deve entrar em operação no início de 2026. Para se ter uma ideia, o volume de energia a ser gerado no local é capaz de suprir o consumo de uma cidade com cerca de 365 mil habitantes.

O secretário-geral de Governo, Adriano da Rocha Lima, ressaltou que novas fontes de energia são necessárias em todo o país. “Não podemos ficar dependendo apenas de energia fóssil ou mesmo de energia elétrica geradas por usinas hidroelétricas ou a carvão. Temos que cada vez mais variar nossas fontes, entendendo o potencial de Goiás e do Centro-Oeste como um todo, gerando energias renováveis e sustentáveis, como energia solar e bioenergia, por exemplo”.

Parte da energia gerada pela usina será destinada para unidades de produção de aço da Gerdau no Brasil, que atualmente vive um processo de descarbonização. O restante será comercializado no mercado livre de energia, segmento em que os consumidores podem escolher seus fornecedores e estabelecer contratos com prazos e preços específicos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/10/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTOCEL EMBARCA PLACAS DE ROCHAS NATURAIS EM SISTEMA INOVADOR QUE DISPENSA O USO DE CONTÊINERES

Informações: Logweb (03 de outubro de 2024)

Terminal multimodal capixaba que dispõe de completa infraestrutura logística, instalações e equipamentos integrados a diferentes modalidades de transporte, incluindo importação e exportação, longo curso e cabotagem, movimentando celulose, cargas gerais, projetos e granéis, o PortoCel ganha cada vez mais espaço em seu propósito de diversificação de cargas e se fortalece como porta de saída de produtos relevantes para a matriz de exportações do Espírito Santo.

O terminal que, entre outras cargas, já movimenta blocos de rochas ornamentais, realizou, na última quarta-feira (2/10), no navio *Quetzal Arrow*, da operadora G2 Ocean, o embarque de 168 placas de

pedras naturais condicionadas em uma estrutura O que é novidade no mercado: o StoneLift, equipamento que dispensa o uso de contêineres. O destino final da carga é o Texas, nos Estados Unidos.

StoneLift

Cada StoneLift tem capacidade para transportar até 28 toneladas de chapas de pedras naturais e, nesta primeira operação, o volume foi limitado a 21,5 toneladas.

Trata-se de uma estrutura metálica que acomoda as placas de pedras e foi desenvolvida numa parceria que envolveu as empresas Cruzzto, especializada em soluções logísticas para o setor de rochas ornamentais, e Spinola. A G2 Ocean melhora de volta as estruturas após a entrega da carga no destino.

“Essa tecnologia é uma inovação e a primeira operação realizada via Portocel é pioneira, tanto para nós quanto para o porto, e tornou-se um carregamento com total qualidade, eficiência e segurança. Neste primeiro momento, foram quatro unidades do StoneLift e nosso objetivo, após observar o desempenho e fazer eventuais ajustes, é manter esse modelo como plataforma de transporte de chapas de pedras naturais do Espírito Santo com regularidade para os Estados Unidos. A expectativa é movimentar, inicialmente, cerca de 100 unidades mensais de StoneLift apenas para o mercado americano”, ressaltou o CEO da Cruzzto, Fabio Cruz, acrescentando que há possibilidade de ampliar esse volume considerando o potencial de mercado, tanto nos Estados Unidos quanto em outras regiões do mundo.

O embarque pioneiro do StoneLift com placas de rochas naturais contribui para fortalecer a Portocel como alternativa logística no sistema portuário capixaba e brasileiro. “Estamos abertos às parcerias e preparados para movimentar com eficiência diversos tipos de cargas, atendendo às necessidades do mercado”, observa Alexandre Billot Mori, gerente executivo da Portocel. Neste ano, o terminal já fez o desembarque de veículos importados, o embarque de café e, agora, de placas de pedras naturais, produtos que estão sendo incorporados ao portfólio e estão ampliando a diversificação do terminal.

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

Data: 03/10/2024

NOVA TEMPORADA DE CRUZEIROS: CODEBA PARTICIPA DE REUNIÃO DE ALINHAMENTO PARA DEFINIR AÇÕES CONJUNTAS

Informações: CODEBA (03 de outubro de 2024)

A chegada do navio SH Vega (Swan Hellenic), no próximo dia 31 de outubro, com atracção no Porto de Salvador, marca o início da temporada baiana de cruzeiros marítimos 2024/25, que terá operações, também, em Ilhéus e Porto Seguro. Em uma reunião de alinhamento, nesta segunda-feira (30), no gabinete da Secretaria de Turismo do Estado (Setur-BA), na capital, foram definidas ações conjuntas entre instituições públicas e privadas, para garantir acolhimento, infraestrutura, segurança e apoio logístico aos cruzeiristas.

O trabalho terá a participação da Setur-BA, das secretarias estaduais de Segurança Pública (SSP) e de Cultura (Secult), da Autoridade Portuária da Bahia – Codeba, do Terminal Marítimo Contermas, da Prefeitura de Salvador e do trade turístico.

“O turismo envolve ações transversais dos agentes que atuam no setor. Por isso, o Governo do Estado liderou o processo de recepção aos cruzeiros, em parceria com outras instituições, para que tenhamos uma temporada exitosa”, ressaltou a chefe de gabinete da Setur-BA, Giulliana Brito, que presidiu a reunião.

“Essa ação conjunta é fundamental. O Brasil vive um novo momento, onde os órgãos se comunicam, e quem sai ganhando é o contribuinte e o turista”, disse o gerente do Porto de Salvador, Luís Felipe de Menezes.



“A temporada passada foi excelente, com resultados super positivo, justamente, por conta dessa integração”, completou a titular da Delegacia de Proteção ao Turista (Deltur), Camila Albuquerque.

Para o presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens na Bahia (Abav-BA), Jean Paul Gonze, “o setor está preparado para oferecer uma experiência exemplar aos cruzeiristas, que serão embaixadores do nosso sucesso, atraindo ainda mais visitantes para a Bahia”.

“Vamos garantir a segurança nos principais pontos turísticos e roteiros que os cruzeiristas fazem. Atuaremos não só em Salvador, mas em todos os locais em que eles estiverem”, afirmou o Comandante do Batalhão de Policiamento Turístico (BepTur), coronel Taylon Teixeira Cavalcante.

Com informações da Setur

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

Data: 03/10/2024

ECOVIAS DÁ CONTINUIDADE À REVITALIZAÇÃO DO PAVIMENTO NO TRECHO DA SERRA DO SAI

Informações: Santaportal (02 de outubro de 2024)

A Ecovias, supervisão responsável pela administração do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), dá continuidade às obras de revitalização de pavimento no trecho da serra da Via Anchieta, iniciadas em março e com previsão de conclusão em novembro. As obras abrangem os sentidos Norte e Sul, capital e litoral, respectivamente, incluindo também partes das rodovias dos Imigrantes e Padre Manoel da Nóbrega.

Até o momento, 44% dos 14 km programados para a revitalização já foram concluídos. Para minimizar o impacto na trajetória dos usuários, a Ecovias priorizou a execução dos trabalhos durante o período noturno. No sentido São Paulo (Norte) da Via Anchieta, os serviços serão realizados de 28 a 31 de outubro, de segunda a quinta-feira, com interdição total do km 55 ao km 40, sempre das 20h às 5h. Já na pista sentido litoral (Sul) da rodovia recebem as instruções de 1º a 24 de outubro, também de segunda a quinta-feira, no mesmo horário, com interdição total do km 40 ao km 55.

No próximo sábado (5), a pista Sul da Via Anchieta receberá serviços diurnos, das 9h às 18h, com interdição total do km 40 ao km 55. No dia 19 (sábado), é a vez da pista Norte da rodovia passar pelos mesmos trabalhos, com interdição total do km 55 ao km 40, também durante o dia, para garantir a segurança dos trabalhadores, principalmente em áreas de encosta.

Os serviços programados abrangem, ainda, o recapeamento com asfalto borracha, manutenção e reparos em viadutos e túneis, limpeza e revitalização da sinalização, recuperação de pavimento rígido, pintura, monitoramento de encostas e podas de árvores e florestas. Essas ações são essenciais para manter a qualidade, segurança e conforto dos usuários nas rodovias do SAI, com atenção especial ao trecho da serra, que concentra um alto volume de tráfego de veículos comerciais pesados, como carretas e caminhões, em direção à Baixada Santista .

Revitalização profunda

Os trabalhos realizados até novembro no SAI incluem a recuperação profunda de pavimento, realizada, em média, a cada cinco anos. Esta intervenção é mais minuciosa e complexa do que as manutenções semanais, pois envolve, em alguns trechos, as substituições completas do pavimento asfáltico desde a base. Conseqüentemente, o serviço exige um período maior de conclusão e bloqueios mais extensos. Até o momento, foram utilizadas mais de 12 milhões de toneladas de asfalto borracha, garantindo a durabilidade e a segurança das rodovias.

As técnicas de engenharia empregadas são sustentáveis. Por exemplo, as camadas de base utilizam fresco, material que incorpora pavimento em final de vida útil, reaproveitando resíduos de outra forma gerariam um grande passivo ambiental.

Operações especiais



Quando a pista Norte da Via Anchieta estiver bloqueada no trecho de serra para obras, o SAI operará no modo 5x3. Durante esse período, os motoristas poderão descer pela pista Sul da Via Anchieta ou pela pista Sul da Rodovia dos Imigrantes. A subida da serra será realizada exclusivamente pela pista Norte da Imigrantes.

Já quando a pista Sul da Via Anchieta estiver bloqueada, o trânsito de ônibus e caminhões, que obrigatoriamente deverá descer a serra pela Via Anchieta, será redirecionado para a pista Norte da rodovia, que terá sua mão de direção invertida para permitir a descida. Nesta configuração, também chamada de Operação 5x3, a descida para o litoral será feita pela pista Norte da Anchieta e pela pista Sul da Imigrantes. A subida será realizada pela pista Norte da Rodovia dos Imigrantes.

Além das equipes da entrega, as operações contarão com o apoio do Policiamento Rodoviário. Os trechos em obras são devidamente sinalizados, conforme as normas vigentes, com avisos nos painéis de mensagens variáveis, placas operacionais ao longo das rodovias, e banners informativos com os dias e horários dos bloqueios nas passarelas localizadas no trecho de serra.

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

Data: 03/10/2024

MARINHA E TRANSPETRO FIRMAM PARCERIA ESTRATÉGICA NO DIA MARÍTIMO MUNDIAL

Informações: Agência Marinha de Notícias (02 de outubro de 2024)

A Marinha do Brasil (MB) e a Transpetro assinaram, nesta segunda-feira (30), um protocolo de interesse para fortalecer a concentração e o poder marítimo brasileiro, com contribuição direta para a defesa e o desenvolvimento do País. A assinatura do acordo ocorreu na Ilha Fiscal, no Rio de Janeiro (RJ), pouco antes da conferência do Dia Marítimo Mundial, que neste ano teve como tema: "Navegando o futuro: segurança em primeiro lugar". A proposta é refletir sobre a necessidade de equilíbrio entre inovação e responsabilidade.

Durante a cerimônia do Dia Marítimo Mundial, promovida pela Diretoria de Portos e Costas, foram entregues as Medalhas Mérito Marítimo aos aquaviários da Marinha Mercante brasileira, que se destacaram pela dedicação à profissão, boa conduta, interesse no aprimoramento de conhecimentos e quantidade de dias de embarcar. Também houve a entrega do Distintivo de Comodoro ao Capitão de Longo Curso (CLC) Walter Albuquerque da Silva, em reconhecimento ao posto de Comandante mais antigo da Marinha Mercante, com mais de quatro mil dias de embarque na carreira.

"Hoje, nos reunimos para reverenciar toda a comunidade marítima, de terra e do mar, aqueles que diuturnamente buscam não somente sua subsistência, mas também o crescimento econômico de nosso País. A vida de sacrifícios e abnegações tem um propósito: promover o desenvolvimento do Brasil como nação liderando-o ao patamar que é devido, ao figurar entre as grandes nações mundiais. Por este motivo, a Marinha do Brasil escolheu o Dia Marítimo Mundial para homenagear essa classe tão importante (...) aos bravos marinheiros que se dedicam a fortalecer o Brasil como nação", explicou o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Carlos André Coronha Macedo.

A Embaixadora Marítima da Boa Vontade da IMO no Brasil, Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante Fabiana Vila Nova Durant da Silva, reforçou o lema deste ano que "apela a um esforço coletivo para garantir que acompanhamos a transformação em curso no transporte marítimo. Na IMO, recomendamos garantir o desenvolvimento e a implementação contínua do regime regulamentar para dar prioridade à segurança à medida que avançamos para o futuro".

Dia Marítimo Mundial

Criado com o objetivo de conscientizar sobre a relevância do mar para a economia global, segurança da navegação e do meio ambiente, o Dia Marítimo Mundial foi instituído em 1978 pela Organização Marítima Internacional (IMO), agência especializada da Organização das Nações Unidas responsável pela e proteção do transporte marítimo e prevenção da poluição marinha e segurança atmosférica por navios.

A IMO é a autoridade global de definição de padrões para a segurança, proteção e desempenho ambiental do transporte internacional. No Brasil, a Marinha atua como Autoridade Marítima e contribui para a criação e atualização de normas sobre o uso do mar, considerando o desenvolvimento socioeconômico e a preservação do meio ambiente.

Por que o mar é tão importante?

Além de paisagens e praias paradisíacas que atraem turistas do mundo inteiro, o mar brasileiro representa um pilar fundamental para a economia do País, movimentando milhões nas áreas de transporte, tecnologia, sustentabilidade, social e entre outras.

O transporte marítimo é essencial para o comércio exterior brasileiro, deslocando grandes volumes de carga entre os portos nacionais e internacionais. Ainda contribui para a geração de empregos e renda para aqueles que dedicam a vida ao mar, como marinheiros e pescadores.

O oceano também ajuda o clima regular, fornece alimentos e é habitat para diversas espécies de animais e vegetais. Daí a importância de conciliar o desenvolvimento econômico e tecnológico com a preservação ambiental.

Devido à tamanha riqueza natural do mar brasileiro, à segurança da Amazônia Azul, bem como à garantia da soberania nacional, implica em investimentos na indústria naval e na defesa. A ampliação da capacidade operacional da Força Naval possibilita a adequada vigilância, proteção e manutenção da integridade das fronteiras marítimas e do País. Já a construção e os componentes de navios e de portos são setores importantes para a economia, gerando tecnologia e inovação.

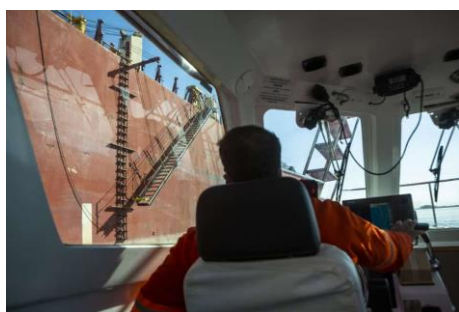
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 03/10/2024



PRATICAGEM DO BRASIL

ATÉ O DIA 15, ARRANJOS DE EMBARQUE DEVEM SER AVALIADOS



De 1º a 15 de outubro, será realizada a pesquisa anual da Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA) sobre os arranjos de embarque e desembarque dos navios.

Até lá, práticos no mundo inteiro devem reportar se os dispositivos de transferência utilizados estão de acordo com a regulação internacional, para sua própria segurança pessoal. Eles devem fazê-lo por meio do novo App da IMPA: IMPA Safety Survey (Google Play) ou IMPA Survey (Apple App Store).

Para facilitar a identificação de irregularidades, a IMPA preparou um vídeo em parceria com a CHIRP Maritime.

Em 2023, 16% dos relatórios enviados à associação apresentaram não conformidades nos arranjos, sendo um problema crônico. Na América do Sul, o percentual ficou em 8,09%, apesar da participação expressiva na pesquisa. Mundialmente, 90,95% dos problemas não foram informados às autoridades.

– Precisamos todos nos conscientizar sobre a importância do levantamento para a nossa segurança. É a nossa vida que está em jogo a cada embarque e desembarque. Damos uma contribuição relevante, mas temos que melhorar a qualidade dos relatórios – ressalta o diretor técnico da Praticagem do Brasil, prático Felipe Perrotta.

Fonte: Praticagem do Brasil

Data: 03/10/2024



EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA

GÁS NATURAL - TERNIUM ASSINA CONTRATO COM PETROBRAS NO MERCADO LIVRE DE GÁS

Siderúrgica fechou contrato com a Petrobras, da ordem de 100 mil m³/dia, e se tornou terceira usuária livre do Rio

Por André Ramalho



ArcelorMittal migrou para mercado livre de gás em 2023 | Foto Divulgação ArcelorMittal

A Ternium, siderúrgica localizada no Rio de Janeiro, migrou para o mercado livre de gás natural no início de outubro.

O suprimento será feito pela Petrobras, informou a estatal nesta quinta (3/10).

Conforme antecipado pelo eixos pro, serviço de assinatura exclusivo para empresas (teste grátis por 7 dias), a Ternium contratou cerca de 100 mil m³/dia da petroleira.

A Petrobras informou, em nota, que as empresas também pretendem desenvolver outras parcerias e sinergias para negócios no setor de gás e aderentes à agenda de descarbonização da siderurgia.

Siderúrgicas puxam abertura no Rio

É a terceira indústria a entrar no mercado livre do Rio, que já soma quase 1,7 milhão de m³/dia — ou seja, 23% do consumo do mercado não-termelétrico da Naturgy, no Rio de Janeiro.

Além da Ternium, os demais usuários livres no estado, todos do setor siderúrgico, são a Gerdau e a CSN.

A Gerdau migrou 168 mil m³/dia em junho, em contrato com a Petrobras, enquanto a CSN contratou 1,390 milhão de m³/dia em julho, junto à Petrobras, Shell e Galp.

Em entrevista ao estúdio eixos, na ROG. e, o gerente executivo de gás e energia da Petrobras, Álvaro Tupiassu, disse que vê o mercado livre de gás em um processo “bem franco e claro” para engrenar.

Embora ainda dê seus primeiros passos, o desenvolvimento do mercado livre de gás tem acelerado.

O número de indústrias presentes no mercado livre de gás mais que dobrou em 2024.

Além da Ternium e da recente migração do Grupo Ceral, indústria cerâmica de São Paulo, ao menos outros nove consumidores industriais estrearam no ambiente livre este ano, de acordo com levantamento da agência eixos.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 03/10/2024

G20: CONSTRUÇÃO DE MERCADO GLOBAL PARA SAF REQUER ACORDO SOBRE PADRÕES DE SUSTENTABILIDADE

Pelo menos 43 companhias já se comprometeram a usar cerca de 16,25 bilhões de litros de SAF em 2030, com mais acordos sendo anunciados regularmente

Por Nayara Machado



Aviação tem meta de zerar as emissões líquidas de CO2 até 2050 e SAF será o principal combustível para chegar lá (Foto: Bilal EL-Daou/Pixabay)

FOZ DO IGUAÇU (PR) – Se o mundo quiser construir um mercado robusto para os combustíveis sustentáveis de aviação (SAF, em inglês), com capacidade para substituir gradualmente o querosene fóssil, precisa avançar na definição de um padrão internacional, disse na terça (1/10) a diretora de Petróleo, Gás e Biocombustíveis da

Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Heloísa Borges.

“Para construir um mercado, nós temos de concordar, a nível internacional, sobre as normas. Não só as normas sobre especificação. Temos que falar sobre a contabilidade do carbono”.

Borges participou de um evento paralelo ao encontro ministerial do GT de transições energéticas do G20, que se reúne esta semana com o desafio de chegar a uma declaração de ministros indicando algum acordo em relação aos biocombustíveis.

Ministro Alexandre Silveira diz que é difícil chegar a um consenso sobre descarbonização de transportes no grupo de trabalho de transição energética do G20 Biocombustíveis

G20 tem dificuldade para chegar a consenso sobre descarbonização dos transportes, diz Silveira

Na visão da diretora da EPE, a discussão de um acordo em torno da contabilidade de carbono precisa abrir caminhos para que cada país possa, a partir dos seus recursos naturais, suas disponibilidades de feedstocks, proporcionar combustíveis sustentáveis para o mundo.

Para cumprir o compromisso internacional de redução de emissões na aviação (Corsia), o mundo precisa escalar rapidamente a oferta de combustíveis de baixo carbono, o que requer investimentos de US\$ 3,2 trilhões globalmente e uma corrida por matérias-primas que atendam padrões de sustentabilidade.

Segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata), a participação do SAF no mercado global é de apenas 3% de todos os combustíveis renováveis produzidos.

A organização aponta que todo o volume produzido até agora foi comprado e utilizado. Em 2023, o transporte aéreo desembolsou mais de US\$ 756 milhões para adquirir o produto e a expectativa é que o fornecimento triplique em 2024, em relação a 2023, chegando a 1,8 bilhão de litros.

Pelo menos 43 companhias já se comprometeram a usar cerca de 16,25 bilhões de litros de SAF em 2030, com mais acordos sendo anunciados regularmente.

“É um grande esforço. Temos que começar agora e estamos fazendo isso no Brasil”, comenta Borges.

Ela cita o Combustível do Futuro, política recém aprovada pelo Congresso brasileiro para incentivar o mercado doméstico, e o estudo recém lançado pela EPE que aponta que é preciso investir em diferentes rotas tecnológicas de produção de SAF, abrindo o leque de matérias-primas, de forma a viabilizar o combustível renovável em escala e a custo competitivo.



Na imagem: avião sendo abastecido em aeroporto. Matéria-prima para SAF: Honeywell estuda conversão de biomassa em petróleo de baixo carbono para produção de diesel verde e biocombustível de aviação

Diálogos da Transição

O Corsia

Jane Hupe, diretora do programa ambiental da Organização da Aviação Civil Internacional (Icao, na sigla em inglês), explica que o Corsia – lançado em 2020 de forma voluntária, mas passa a ser obrigatório em 2027 – foi a primeira política internacional para o SAF.

“Para fazer isso, nós tivemos que colocar um modelo inteiro em lugar: estes são os padrões. Se você quiser cumprir, você tem que cumprir com estes padrões. Cada avião que voa em voos internacionais, eles têm que reportar para a Icao todos os anos sobre suas emissões de CO2”.

Para compensar suas emissões dentro da política, as companhias aéreas precisam passar por um complexo framework. Essa complexidade, garante Hupe, é o que atesta a sustentabilidade.

“Temos tudo certificado por um esquema de certificação de sustentabilidade. Nós aprovamos esses esquemas na Icao, então, tudo é muito bem controlado”.

Segundo a diretora, o desafio agora é alcançar a escala necessária para atingir o net zero até 2050. A visão da Icao é de que será preciso diversificar ao máximo o parque industrial, rompendo a lógica do refino fóssil, que é concentrado em países produtores de petróleo.

“Nós precisamos das refinarias. O objetivo [do Corsia] tem que vir com a construção de capacidade, financiamento e o framework de política certo”.

No caso da certificação, ela explica que a Icao não define diretamente quais matérias-primas serão utilizadas, elas precisam passar pelo framework.

“É agnóstico no feedstock. Passa ou falha. Se passar, passa. Não passa, não passa. A mesma coisa com os processos. Nós temos 11 processos que foram aprovados. E no final, quando a gota sai, nós certificamos que é sustentável”.

Segundo Hupe, essa “gota sustentável” precisa estar em todos os 193 países do globo.

“Nós queremos o combustível produzido por 193 países. Para isso, estamos fazendo um enorme esforço em construção de capacidade para SAF. Agora nós temos mais de 20 estudos de visibilidade em países emergentes. 20 se tornando 50. Então é um enorme esforço. Mas para nós, SAF tem um significado muito importante. Tem que ser global, tem que ser harmonizado”, completa.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 03/10/2024

RISCO CLIMÁTICO - COMBATE A RISCOS CLIMÁTICOS PODE RENDER US\$ 165 BI ÀS GRANDES EMPRESAS

Empresas que cortaram suas emissões de Escopo 3 economizaram US\$ 13,6 bilhões em todo o mundo, sendo US\$ 298,18 milhões na América Latina

Por Nayara Machado

FOZ DO IGUAÇU (PR) – Análise da plataforma de divulgação ambiental CDP revela que há um potencial inexplorado de US\$ 165 bilhões em receitas para o setor privado no combate a riscos climáticos da cadeia de suprimentos.



Mais de 10 mil empresas, organizações ou governos subnacionais aderiram à campanha Race to Zero da ONU, para zerar emissões até 2050 (Foto: Marcin Jozwiak/Pixabay)

Segundo o relatório, empresas que cortaram suas emissões de Escopo 3 economizaram US\$ 13,6 bilhões em todo o mundo, sendo US\$ 298,18 milhões na América Latina.

Os analistas apontam que a colaboração entre compradores e fornecedores possibilitou a redução de 43 milhões de toneladas de gases de efeito estufa (GEE) em todo o mundo – equivalente às emissões anuais da Suécia. Desse total, mais de 367 mil toneladas de GEE referem-se à América Latina.

Investir na redução dos riscos climáticos upstream também pode proporcionar ganhos financeiros substanciais para as empresas em todo o mundo.

No geral, o CDP estima que seria necessário investir US\$ 94 bilhões para concretizar essas oportunidades, ou seja, pouco mais da metade do volume de receitas projetadas.

Riscos também são bilionários

Mais de 5,5 mil fornecedores em todo o mundo estão colaborando com compradores por meio do CDP Supply Chain, com o potencial de reduzir mais de 193 milhões de toneladas de emissões, sendo 8,8 milhões de toneladas na América Latina.

A análise do CDP, feita a partir de dados divulgados por mais de 23 mil empresas que valem dois terços da capitalização de mercado global, indica que os riscos climáticos podem gerar perdas de até US\$ 162 bilhões, sendo US\$ 3,31 bilhões na América Latina.

Em média, as emissões da cadeia de suprimentos corporativa são 26 vezes maiores do que as emissões operacionais diretas.

“No entanto, apesar dos benefícios para os negócios de um maior envolvimento de fornecedores na gestão das emissões, a maioria das empresas não está conseguindo capitalizar essas oportunidades e corre o risco de ser exposta a custos ocultos e futuras pressões regulatórias”, aponta o documento.

Para muitas empresas, as emissões da cadeia de suprimentos continuam sendo um ponto cego. Menos de uma em cada 10 (8%) está direcionando suas cadeias de suprimentos com iniciativas de redução de emissões, omitindo a grande maioria da pegada de carbono de uma empresa.

“Nossos dados contam uma história muito clara: eficiência, competitividade e ação climática ambiciosa andam de mãos dadas. Sim, a mudança climática apresenta um risco inegável para as empresas e as cadeias de suprimentos globais, mas também oferece uma oportunidade significativa para aqueles dispostos a agir”, comenta Simon Fischweicher, diretor de Cadeia de Suprimentos e Reporter Services do CDP.

Ele explica que companhias que abordam as emissões da cadeia de suprimentos são mais resilientes e aumentam a atratividade para clientes e investidores, melhorando seu posicionamento competitivo no mercado.

“Simplificando, medir e gerenciar as emissões de suprimentos faz sentido para os negócios. Aqueles que não agirem serão deixados para trás”, completa.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 03/10/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO EDITA MP QUE DEVE ELEVAR ARRECADAÇÃO EM R\$ 16 BILHÕES EM 2025

Medida adia início de dedução de perdas por inadimplência de bancos da base de cálculo do IRPJ e da CSLL

Por *Thaís Barcellos* — *Brasília*



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Washington Costa/MF

O governo federal editou uma medida provisória (MP) que tem o efeito de elevar em mais de R\$ 16 bilhões a arrecadação de 2025. A medida, publicada em edição extra do Diário Oficial da União de quarta-feira, adia o início do prazo para a dedução pelos bancos de perdas decorrentes de inadimplência da base de cálculo do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social Sobre o Lucro Líquida (CSLL).

Inicialmente, o prazo começaria em janeiro de 2025, mas a MP adia para janeiro de 2026. Na prática, a dedução reduz a arrecadação com os tributos e, com o adiamento, o governo empurra essa perda para 2026.

“A medida deve gerar uma arrecadação adicional que deve superar os R\$ 16 bilhões no próximo ano”, diz a nota do Ministério da Fazenda, sem dar mais detalhes.

“Esses recursos serão destinados para outros projetos de lei que podem melhorar o sistema tributário para torná-lo mais justo e eficiente, como as aplicações financeiras e a revisão das regras de TBU (tributação de subsidiárias operacionais no exterior das empresas brasileiras)”, completou.

Conforme a proposta orçamentária do ano que vem, o governo prevê cerca de R\$ 168 bilhões em receitas extras para fechar as contas. A meta é zero, com limite de tolerância de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB).

O recurso extra previsto na MP, porém, não está na conta e nem prevista no Orçamento de 2025. Assim, é um reforço no caixa do governo. A MP já está em vigor, mas precisará ser analisada pelo Congresso em até 120 dias.

A MP também alonga o prazo de dedução de 36 meses para 84 meses (sete anos), podendo o banco optar por um prazo ainda mais longo, de 120 meses (10 anos). A possibilidade de dedução foi prevista em lei de 2022 que uniformizou os critérios contábeis e fiscais para registro e dedução de perdas com inadimplências.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: *03/10/2024*

PETROBRAS ANUNCIA DESCOBERTA DE GÁS QUE PODE DOBRAR RESERVAS NA COLÔMBIA

Reservatório é comparável ao campo que fornece gás ao país há 45 anos

Por *AFP* — *Rio de Janeiro*

A Petrobras anunciou nesta quinta-feira uma “enorme descoberta” de gás natural na região do Caribe colombianas, que poderá duplicar as reservas do país, que enfrenta uma grave seca que ameaça o abastecimento energético. É a maior descoberta desde a década de 1990, com reservas de 6 trilhões de metros cúbicos de gás, e “tem potencial para dobrar as reservas da Colômbia”, informou Rogério Soares, gerente geral de ativos exploratórios da Petrobras, durante evento em Cartagena (norte).



Petrobras anuncia descoberta de gás que pode dobrar reservas na Colômbia — Foto: Divulgação

O tamanho do reservatório é comparável ao do Campo de Cuchupa, em Ríohacha (norte), que fornece gás ao país há 45 anos.

“É uma grande conquista na história da exploração colombiana”, acrescentou Soares na VII Cúpula de Petróleo, Gás e Energia, o mais importante evento do setor no país.

O anúncio ocorre após o governo de esquerda de Gustavo Petro lançar um plano para buscar investimentos de 40 bilhões de dólares (cerca de R\$ 218 bilhões) e assim financiar a transição energética do país. Ferrenho defensor do ambiente, o presidente está empenhado em substituir a indústria ligada aos hidrocarbonetos, setor que representa 52% das exportações nacionais.

A Petrobras interrompeu os contratos de exploração de hidrocarbonetos para favorecer fontes renováveis, como energia solar e eólica. Mas a oposição e um setor da indústria consideram que esta decisão pode colocar em risco a auto-suficiência energética do país.

A Colômbia atravessa uma estação quente incomum, o que aumentou o risco de escassez de energia e apagões, alertam especialistas. Segundo dados da Naturgas, sindicato nacional das empresas de gás, a Colômbia terá um déficit do produto em 2025 equivalente a 7,5% da procura total e, em 2026, aumentará para 16%.

No meio de uma crise hídrica causada pelo fenômeno climático El Niño, a Colômbia aumentou as suas importações de gás em 2.500% entre 2022 e 2023. O gás natural cobre entre 25% e 30% da procura energética nacional, segundo dados do setor.

Em 2023, as reservas comprovadas de gás do país eram de 2.373 pés gigacúbicos (Gpc), segundo dados oficiais.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/10/2024

CAMPOS NETO VOLTA A FALAR EM JURO REAL EXAGERADO E REFORÇA POSIÇÃO DA MOODY'S, QUE VÊ RISCO FISCAL MODERADO NO BRASIL

Por Míriam Leitão



Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central do Brasil, repete que juro real está excessivo — Foto: Maria Isabel Oliveira

O presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, voltou a dizer que os juros reais de 6,5% ao ano cobrados nos títulos de longo prazo são excessivos. Ele se referia aos juros futuros que são definidos nas negociações do Tesouro com o mercado financeiro. Lembrou que esse 6,5% real era o prêmio de risco cobrado, por exemplo, no pior momento fiscal do Brasil, na escalada de gastos do governo Dilma, que levou o

país a perder o grau de investimento e a voltar a ter déficit após dez anos de equilíbrio ou superávit fiscal. Aquele era um momento muito mais difícil para a rolagem da dívida, a inflação estava muito alta, chegou a dois dígitos, o país teve uma queda do crescimento, portanto, a equação de dívida/PIB

estava pior. Essa conjuntura levou a esse preço, digamos assim, em questão do prêmio de risco, que é o que o mercado financeiro cobra para financiar os papéis no longo prazo.

Campos Neto comparou a situação atual com aquela época e disse que a situação hoje é muito melhor, ainda que haja dúvidas, problemas e preocupações na área fiscal, não são da mesma magnitude. O curioso é ele dizer isso, porque esse discurso na boca do ministro da Fazenda é natural, ele vê da perspectiva dele, da sua janela, o que está fazendo para tentar equilibrar as contas públicas. Mas quando o presidente do Banco Central, que está saindo de cena, fala repetidamente que há um prêmio de risco excessivo, corrobora a Moody's, que a despeito de todas as críticas sobre a questão fiscal brasileira, elevou a nota de crédito do Brasil a um passo do grau de investimento.

Esse é o debate travado hoje na economia: o país está numa escalada fiscal preocupante ou está com problemas moderados, que devem preocupar, sim, mas não há uma crise fiscal iminente. Hoje há essas duas temperaturas. O que está embutido nessa fala de Campos Neto, é que o presidente do BC que está deixando o cargo no fim do ano, e não foi escolhido pelo atual, acha que os pessimistas fiscais estão exagerando em suas projeções e isso se reflete nesse prêmio de risco maior que está sendo cobrado do mercado nos juros de longo prazo.

Campos Neto disse ainda que o governo poderia mudar esse quadro com o choque fiscal. Quando ele diz está falando do que foi feito no governo Temer, que aprovou o teto de gastos. A gente sabe que o teto de gastos acabou sendo desmontado pelas várias vezes que foi alterado, mas naquele momento foi uma trava importante porque o país estava num descontrole, com uma inflação muito alta. Isso ajudou inclusive na derrubada da taxa de inflação. No fim do governo Temer a inflação estava abaixo do centro da meta. Na época, o presidente do Banco Central era Ilan Goldfajn e o ministro da Fazenda era Eduardo Guardia, porque Henrique Meirelles havia se desincompatibilizado.

Outro exemplo que o presidente do BC deu foi a reforma da Previdência, aprovada no começo do governo Bolsonaro e que deu uma expectativa positiva em relação às contas públicas, já que o maior item de gasto do Orçamento brasileiro são benefícios, pensões e aposentadorias. Essa reforma, no entanto, não atingiu seus objetivos e parte dela está sendo desfeita em discussões na Justiça, o que é muito preocupante.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/10/2024

INDENIZAÇÕES: BRASKEM PROCESSA MORADORES DE MACEIÓ

Empresa decidiu apertar o cerco contra vítimas que recusaram ofertas de compensação por imóveis afetados

Por Lauro Jardim



Mina 18 da Braskem, no bairro Mutange, teve afundamento de 1,8 metro desde semana passada: Defesa Civil de Maceió mantém risco de colapso — Foto: Ailton Cruz

No último ano a Braskem tem movido centenas de ações de liquidação de sentença, na 3ª Vara da Justiça Federal de Alagoas, contra moradores dos bairros afetados pelo afundamento causado pela extração de sal-gema em Maceió. As ações buscam definir judicialmente os valores das indenizações a serem pagas aos proprietários de

imóveis que precisaram ser desocupados, após estes recusarem as ofertas propostas pela empresa no Programa de Compensação Financeira (PCF).

A petroquímica argumenta que, sem acordo entre as partes, a Justiça deve estabelecer os valores por meio de uma avaliação técnica.

Os moradores, contudo, contestam as perícias. Afirmam que os laudos estão calculando os imóveis com base no valor de mercado atual, desconsiderando a desvalorização causada pelo desastre ambiental.

Os moradores também divergem da forma como a Braskem estabelece os valores de indenização dos danos morais sofridos – R\$40 mil para toda a família, independentemente da quantidade de familiares – e pedem que haja uma avaliação individualizada desses danos.

A Defensoria Pública de Alagoas, inclusive, está discutindo em nova Ação Civil Pública, ajuizada no início do mês passado, o controverso tratamento dado pela Braskem aos danos morais.

A adesão ao PCF tem como requisito que os moradores abandonem outras reclamações judiciais.

Desde 2018, cerca de 60 mil pessoas já foram obrigadas a deixar suas casas em Maceió, após tremores e afundamentos causados pelas operações da Braskem afetarem milhares de residências.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/10/2024

TCU VAI USAR CRUZAMENTO DE DADOS PARA EXAMINAR COMO BETS INFLUENCIAM POLÍTICAS PÚBLICAS, DIZ BRUNO DANTAS

Órgão de controle estrutura auditoria para avaliar impactos de apostas on-line em áreas como educação e saúde

Por Glauce Cavalcanti — Rio



O presidente do TCU, ministro Bruno Dantas — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O Tribunal de Contas da União (TCU) está montando uma auditoria com o objetivo de analisar diversas políticas públicas do país para identificar o impacto do mercado de apostas on-line na vida da população. O foco, explica o ministro Bruno Dantas, presidente do órgão de controle de contas públicas, está em entender de que forma as bets impactam determinadas políticas públicas. Para isso, será feito um levantamento com base no

cruzamento de dados de diferentes fontes para mapear esses pontos de atenção.

Na quarta-feira, o TCU aprovou uma proposta apresentada por Dantas para que a corte passe a acompanhar o mercado de apostas no Brasil e seus impactos em saúde pública, no orçamento das famílias e em outras políticas públicas.

— Estamos estruturando uma auditoria que vai analisar diversas políticas públicas, o impacto que as bets têm na vida nacional e, sobretudo, como elas influenciam e estão prejudicando a execução e a eficácia de determinadas políticas públicas — disse Bruno Dantas ao GLOBO. — Nós estamos falando de política pública de educação, de crianças que abandonam a escola para ficar jogando, de combate a vício, de saúde pública.

'Debate de profundidade'

Na avaliação do ministro, que participou de evento na sede do BNDES na manhã desta quinta-feira, há pontos preocupantes a serem considerados. Isso inclui notícias de pessoas que deixam de comer para jogar, de casos de suicídio de outras que, em razão do vício em jogos e apostas, entram em depressão e põe fim à própria vida.

Dantas frisa que o TCU está olhando quais políticas públicas precisavam ser observadas de maneira mais aprofundada. Assim, será feito um levantamento, requisitando dados de instituições como o Banco Central, o Tesouro Nacional, a Caixa Econômica Federal, o Ministério do Desenvolvimento



Social e também do Cadastro Único (CadÚnico), referência para o pagamento de benefícios sociais como o Bolsa Família.

— O TCU é uma das poucas instituições que conseguem requisitar essas informações. Temos um acervo de mais de 180 bancos de dados. Vamos ter condições de cruzar as informações e mostrar essa fotografia para o Brasi. É um debate que precisa de profundidade.

Segundo o ministro, o papel do TCU é fazer uma crítica profunda e apresentar dados para o Congresso Nacional e o governo tomarem decisões.

— Não cabe ao TCU decidir se o Brasil vai ou não ter apostas on-line. O que parece é que nós tomamos uma decisão sem ter a compreensão do que isso significa na vida da nossa população. Então, talvez seja o momento de olhar como isso impacta a vida da população brasileira e, aí sim, o Congresso ditar as regras para que essa atividade seja ou não desenvolvida — explicou.

Fonte: O Globo – RJ

Data: 03/10/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SHELL, RAÍZEN E SENAI INVESTEM R\$ 120 MILHÕES EM CENTRO DE BIOENERGIA PARA ETANOL DE 2ª GERAÇÃO

O objetivo é acelerar a transição energética e escalar a produção do etanol de segunda geração, tecnologia brasileira mais sustentável do que o original e que tem um 'mercado imenso'

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - Shell, Raízen e Senai vão investir R\$ 120 milhões na construção de um Centro de Bioenergia, em Piracicaba (SP), para o desenvolvimento de soluções de descarbonização a partir da cana-de-açúcar. O objetivo é acelerar os projetos voltados para transição energética e escalar a produção de etanol de segunda geração (E2G), tecnologia brasileira que tem um mercado imenso, segundo disseram executivos envolvidos no projeto ao Estadão/Broadcast.

Nos cinco anos iniciais, as pesquisas do Centro focarão em ganhos de eficiência e sustentabilidade no processo de produção do E2G, atualmente já produzido em escala comercial no País em duas plantas da Raízen. Outras sete unidades estão em estágio de construção:

- Univalem (Valparaíso/SP);
- Barra (Barra Bonita/SP);
- Vale do Rosário (Morro Agudo/SP);
- Gasa (Andradina/SP);
- Caarapó (Caarapó/MS);
- Tarumã (Tarumã/SP);
- Jataí (Jataí/GO).

A previsão é de que o Centro fique pronto em 2026, e vai contar com laboratório e plantas piloto projetados para mimetizar operações industriais. Do total investido, R\$ 72 milhões virão da Shell, pela cláusula de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Para o presidente da Raízen, empresa fruto de uma joint-venture entre Shell e Cosan, Ricardo Mussa, a decisão da construção do Centro visa avançar na produção de E2G e demais produtos que serão utilizados no futuro, atrás da maior eficiência e redução de emissões.

“Quando eu tenho de fazer esse tipo de teste em uma planta de escala industrial, é muito complexo. Então, aqui (o Centro) é um marco muito importante para o Brasil manter a liderança nessa tecnologia”, disse Mussa, citando o potencial para avançar em pesquisas para reduzir o consumo de enzimas, reaproveitar subprodutos, entre outras soluções.



O etanol de segunda geração é produzido a partir do bagaço da cana de açúcar após a produção do etanol, por isso é considerado um combustível ainda mais sustentável do que o original Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Liderança brasileira

O etanol de segunda geração é produzido a partir do bagaço da cana de açúcar após a produção do etanol, por isso é considerado um combustível ainda mais sustentável do que o original. Segundo Mussa, a demanda já ultrapassa a produção de E2G da Raízen. O novo combustível emite 30% a menos Gases de Efeito Estufa (GEE) do que o Etanol de Primeira Geração (E1G) e 80% menos do que a gasolina.

“Quando você põe o etanol de segunda geração numa planta de cana-de-açúcar, você aumenta em 50% a sua produção de etanol, sem precisar de um pé de cana a mais. Então, não tem nada mais sustentável que você fazer de um resíduo (bagaço da cana) um produto que tem uma pegada de carbono muito baixa”, explicou Mussa, acrescentando que o Brasil já é hoje o maior produtor mundial de etanol de segunda geração e vai se firmar na liderança. “Vai ser um grande exportador, e não só do produto, mas espera também exportar a tecnologia”.

Mussa ressaltou que boa parte da biomassa proveniente da cana-de-açúcar é destinada para gerar vapor para as usinas. “Então, se a gente encontrar uma maneira de eletrificar as usinas, por exemplo, e sobrar mais biomassa, você pode aumentar muito a produção de etanol de segunda geração”.

O papel do Senai será organizar a complexidade do desenvolvimento tecnológico das pesquisas, investir e organizar a infraestrutura, além de orquestrar as diversas disciplinas e tecnologias necessárias para desenvolver esse “gap” tecnológico, informou o gerente do Distrito Tecnológico do Senai-SP, Fabricio Lopes. “Há uma complexidade em desenvolver o etanol de segunda geração. Exige múltiplos conhecimentos, não só no pré-processamento da biomassa, mas também na parte da fermentação, conhecimento em materiais”, disse Lopes.

‘Etanol é o carro elétrico do Brasil’

Para o vice-presidente Shell para América Latina, Lauran Wetemans, “o carro elétrico do Brasil se chama etanol”. Ele elogiou a cláusula de PD&I da ANP como um incentivo eficiente para a evolução tecnológica do País, e aposta não apenas na exportação do etanol segunda geração, como ocorre atualmente, mas também no mercado brasileiro para consumir o biocombustível e demais futuros produtos decorrentes das pesquisas do Centro. Além do setor automotivo, o executivo vê espaço para o uso do etanol nos setores bioquímico, de bebidas, do bioplástico e para o Sustainable Aviation Fuel (SAF).

“A gente gosta muito de hidrogênio, mas é um produto muito caro. É fácil falar sobre produtos de baixo carbono, mas se eles não são acessíveis, ou estão muito caros, ou não existem no mercado, ou não são escaláveis, você tem um problema”, avaliou Wetemans, informando que o E2G é apenas um pouco mais caro que o etanol original.

Wetemans afirmou ainda, que o Brasil tem um potencial enorme para desenvolver biocombustíveis do futuro, e disse aguardar para a próxima semana o anúncio do governo sobre aumento da mistura de etanol na gasolina e do biodiesel no diesel, com a promulgação da Lei do Combustível do Futuro, marcada para o dia 8. “A gente está contribuindo com essa agenda de transição energética do

governo do Brasil com produtos que são acessíveis para todos os brasileiros, e também vão ajudar o Brasil a estar à frente no desenvolvimento de biocombustíveis no mundo inteiro”, concluiu.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/10/2024

OPINIÃO - BIOECONOMIA PODE SER UM DOS MOTORES DA NEOINDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA

Tema vem emergindo como resposta promissora, pois parte do princípio de que é possível combinar natureza e tecnologia em alternativas para gerar renda e combater a pobreza com os biomas preservados

Por Marina Grossi

Na busca por um novo modelo econômico pautado na cooperação com o meio ambiente e no respeito às formas de vida, a bioeconomia vem emergindo como uma resposta promissora, pois parte do princípio de que é possível combinar natureza e tecnologia em alternativas para gerar renda e combater a pobreza com os biomas preservados.

Considerado um dos países que mais tendem a se beneficiar com essa estratégia, o Brasil assumiu para si a tarefa de inserir essa pauta no mapa econômico e financeiro internacional a partir do G20.

À frente da presidência do evento que reúne o grupo das 20 maiores economias do mundo no Rio de Janeiro, em novembro, o Brasil aprovou os Princípios de Alto Nível sobre Bioeconomia, durante a 4ª reunião da Iniciativa do G20 sobre Bioeconomia (GIB, na sigla em inglês), em 11 de setembro. O documento inédito traz dez princípios norteadores para balizar discussões diplomáticas e comerciais sobre o tema.

Foi a primeira vez que o tema se tornou objeto de um documento multilateral, o que foi visto pelo Itamaraty como uma conquista para o Brasil e para o G20. O fato é que somos um país rico em natureza e uma das 20 maiores economias do mundo, o que torna o Brasil um ator estratégico para pautar esse tema internacionalmente, e assim o fizemos.



Brasil assumiu tarefa de inserir pauta da bioeconomia no mapa econômico e financeiro internacional a partir do G20 Foto: Daniel Teixeira/Estadão

A própria Iniciativa de Bioeconomia do G20, criada com a presidência do Brasil no grupo, dialoga com as três prioridades estabelecidas nesta gestão: o combate à fome, pobreza e desigualdade, o desenvolvimento sustentável e o redesenho da governança global. Assim, avançamos um passo para mostrar que é possível promover prosperidade e proteger

nossos biomas, que têm sofrido com os impactos das mudanças climáticas, como a seca extrema na Amazônia e as queimadas que assolam todas as regiões do país.

Os Princípios de Alto Nível sobre Bioeconomia contribuirão para dar tração a esse paradigma produtivo inovador, que traz ingredientes para combater as três graves crises que hoje nos cerceiam — a crise climática, a perda da biodiversidade e a desigualdade social. Os princípios associam a bioeconomia com o desenvolvimento sustentável e o combate à fome e à pobreza, com a mitigação e a adaptação às mudanças climáticas, com a restauração de ecossistemas, com o uso responsável da “ciência, da tecnologia, da inovação e do conhecimento tradicional” e com a colaboração internacional entre os países.

A bioeconomia está na ordem do dia. Além dos Princípios de Alto Nível, tivemos o lançamento do relatório “A Bioeconomia Global”, que traz um inventário sobre o tema no cenário global, elaborado como uma contribuição para a Iniciativa de Bioeconomia do G20. Na esfera governamental, houve o

lançamento da Estratégia Nacional da Bioeconomia por parte do governo federal e, a nível estadual, as primeiras políticas públicas já estão acontecendo.

A bioeconomia também esteve presente no discurso do presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante a Assembleia-Geral da ONU, em que ele destacou que não é mais admissível pensar em soluções para as florestas tropicais sem ouvir as comunidades tradicionais e indígenas que vivem nessas regiões. “Nossa visão de desenvolvimento sustentável está alicerçada no potencial da bioeconomia”, declarou.

O arcabouço institucional para avançarmos com o tema tem tomado forma. A bioeconomia já é grande e cresce rapidamente: estima-se que globalmente, já seja avaliada em US\$ 4 trilhões a US\$ 5 trilhões, com potencial de crescimento para US\$ 30 trilhões até 2050, e mais e mais países formulando suas estratégias nacionais e regionais nesse campo — caso da China, Índia, Japão, União Europeia, EUA, México, Namíbia e África do Sul, entre outros.

Uma das propostas do setor empresarial é que até 2030 ao menos dois itens na balança comercial brasileira sejam produtos oriundos da bioeconomia das cadeias da sociobiodiversidade, alcançando, por meio do fomento a essas atividades, incremento de ao menos 1% do PIB. Isso pode ser aplicado a todos os biomas, da Amazônia ao Pampa.

São muitos os setores que podem se beneficiar de uma estratégia moderna de bioeconomia: fármacos e cosméticos, agronegócio, atividade florestal, cadeias produtivas da sociobiodiversidade, energia, logística. A bioeconomia pode, inclusive, ser um dos motores da neointustrialização brasileira, com sustentabilidade, alta na competitividade e justa repartição de benefícios.

Ainda será preciso trabalhar consensos em torno de temas como métricas, uso sustentável da biodiversidade e financiamento. Precisamos fazê-lo rapidamente, de modo a caminhar na direção dos Acordos de Paris, sobre clima, e de Kunming-Montreal, sobre biodiversidade, duas das principais agendas ambientais multilaterais da atualidade. Mas ao dar os primeiros passos para fomentar um modelo que permita mitigar nosso passivo social a partir da riqueza dos nossos biomas, já estamos nos posicionando rumo a uma economia que pode, de fato, mudar o mundo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/10/2024

PETRÓLEO FECHA EM ALTA DE 5% COM TEMOR DE BOMBARDEIO DE PETROLÍFERAS NO IRÃ

Greves de trabalhadores de portos na costa do Golfo e na costa leste norte-americana também geram apreensão no mercado quanto à oferta do produto

Por Matheus Prado

O petróleo fechou em forte alta nesta quinta-feira, 3, na medida em que investidores temem que o avanço do conflito no Oriente Médio possa ameaçar a oferta da commodity. A cotação saltou mais de 5% na sessão, diante de notícias de novo ataque do Irã a Israel, após o presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, dizer que a possibilidade de Israel bombardear instalações petrolíferas do Irã estava sendo discutida com representantes israelenses; e conforme Israel sinaliza nova incursão no Líbano.

Na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para novembro fechou em alta de 5,14% (US\$ 3,61), a US\$ 73,71 o barril, enquanto o Brent para dezembro, negociado na Intercontinental Exchange (ICE), subiu 5,03% (US\$ 3,72), a US\$ 77,62 o barril. Ambos alcançaram seus maiores níveis desde agosto.

Segundo Bruno Cordeiro, da StoneX, agentes também monitoram greves de funcionários de portos localizados na costa do Golfo e na costa leste norte-americana. “Há um receio grande por parte do mercado de que essa greve, caso se estenda, possa afetar de maneira mais significativa as exportações do óleo bruto para os Estados Unidos”. diz.



Uma foto tirada do norte de Israel mostra fumaça subindo do sul do Líbano durante ataque aéreo israelense nesta quinta-feira, 3, tendo como alvo integrantes do Hezbollah, movimento apoiado pelo Irã Foto: Jalaa Marey/AFP

Ipek Ozkardeskaya, do Swissquote Bank, afirma que algumas vozes otimistas estão surgindo, colocando o patamar de US\$ 100 por barril de volta à mesa (em setembro, o petróleo rondou os US\$ 70, o nível mais baixo em três anos). Ainda assim, de acordo com a analista, é improvável que o petróleo ultrapasse a faixa de US\$ 88-90 por barril, dado que a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e seus aliados estão se preparando para aumentar a produção até o final do ano.

A trajetória de alta do petróleo se intensificou com o ataque do Irã a Israel no primeiro dia de outubro, em contraste com a desvalorização do produto em setembro. /Com informações da Dow Jones Newswires

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 03/10/2024*

MARCO TEMPORAL: STF PODE APRESENTAR ANTEPROJETO DE LEI AO CONGRESSO SOBRE ÁREAS INDÍGENAS

Proposta foi discutida em audiência de conciliação sobre regras para demarcação de reservas
Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) pode, ao fim da mesa de conciliação que busca um acordo sobre a Lei do Marco Temporal, apresentar um anteprojeto de lei ao Congresso sobre o tema. As audiências da mesa conciliatória iniciaram em 5 de agosto e se estendem até 18 de dezembro. Uma eventual proposta de anteprojeto pelo colegiado de conciliação exigiria a validação pelo plenário da Suprema Corte para então posterior encaminhamento ao Congresso.

O marco temporal estabelece que só devem ser demarcadas áreas ocupadas por indígenas até outubro de 1988, data da promulgação da Constituição.



Sessão do STF que julgou ação sobre marco temporal em 2023. Foto: Carlos Moura/STF Foto: CARLOS ALVES MOURA

“O ministro Gilmar Mendes (relator das ações que questionam a lei no STF) acredita que a solução tem de vir por lei. A ideia do ministro é uma nova lei. Por que não pegar o que o presidente da República indicou como inconstitucional e contemplar em um anteprojeto de lei?”, propôs o juiz auxiliar do gabinete de Gilmar Mendes, Diego Veras, que conduz a conciliação, durante audiência na quarta-feira, 2.

Entre os artigos vetados pelo Palácio do Planalto e posteriormente rejeitados pelo Congresso Nacional, estão os pontos que tratam a respeito da participação dos Estados e municípios no processo de demarcação desde o início do processo administrativo e assegura aos interessados na área, incluindo os proprietários das terras, o contraditório e ampla defesa e obrigatória intimação desde o início do procedimento. Os artigos foram vetados pelo Planalto com a justificativa de contrariedade ao interesse público.

A discussão sobre o momento de notificação ao proprietário quanto à sua área estar em estudo para demarcação tem interpretações controversas entre a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) e representantes dos proprietários das áreas a serem demarcadas. Proprietários das áreas defendem a intimação desde o início do estudo para demarcação, assim que a área for reivindicada



pelos povos indígenas. Eles alegam que a notificação apenas ao fim do processo impossibilita a colaboração com coletas de dados.

Já a Funai argumenta que uma notificação ainda com estudo em andamento poderia influenciar e gerar morosidade ao processo. A Funai alegou também que proprietários de terra, muitas vezes, se negam a receber a intimação sobre os estudos de demarcação da área, o que faria com que a sua obrigatoriedade travasse o processo.

A ideia do STF é que a proposta a ser apresentada pela mesa conciliatória estabeleça uma regulamentação com definição de datas e procedimentos quanto à intimação e até mesmo o momento da indenização dos proprietários. “A ideia é otimizar isso sem que se desrespeitem os direitos. Talvez possamos facilitar a intimação de forma que não impossibilite o andamento do processo mas assegure a ciência do processo pelo envolvido”, citou Veras. “Uma das causas da judicialização dos processos demarcatórios é a ausência de participação do cidadão”, observou. O juiz citou como possibilidade a ser avaliada pela mesa conciliatória uma proposta de conceder o direito ao acesso ao estudo pelo proprietário da terra, mas com a imposição de que ele não ingresse judicialmente até o fim do processo de análise.

Representantes dos municípios também defenderam a participação das cidades desde o início do estudo de demarcação de áreas como princípio do federalismo.

O Supremo Tribunal Federal avalia ainda a possibilidade de adoção de pagamento por serviços ambientais (PSA) pela preservação de florestas em terras indígenas. A proposta foi levantada durante audiência da mesa de conciliação. O PSA foi tratado na audiência como uma das formas de materializar o recebimento por serviços ambientais prestados. “O PSA e o crédito de carbono representam recursos financeiros que poderão beneficiar a população indígena pelos serviços ambientais prestados. O PSA foi regulamentado pela lei 14.119/2021 e tem iniciativas em desenvolvimento com produtores já beneficiados com recursos financeiros”, afirmou o advogado Flávio Roberto dos Santos, representando o Sindicato Rural de Porto Seguro, que apresentou a proposta.

O juiz auxiliar do gabinete de Gilmar Mendes, Diego Veras, afirmou que a lei do PSA pode ser utilizada como um arranjo para discutir outras formas de captação para viabilização econômica dos povos indígenas e também como eventual modelo para indenizações. “O ministro Gilmar Mendes diz que precisamos pensar em dinheiro novo. Podemos pensar em arranjos que podem ser feitos através da lei do PSA como uma possibilidade de buscar dinheiro novo para demarcação de áreas e para financiamento do modelo de vida. Isso com governança e com cuidado para que as comunidades internacionais não venham usurpar recursos dos povos indígenas”, pontuou Veras.

A ministra dos Povos Indígenas, Sonia Guajajara, observou que, no caso dos créditos de carbono, o mecanismo exige maior maturação, citando a suspensão de contratos abusivos registrados em desfavor de povos indígenas. Representando a Advocacia Geral da União (AGU), o diretor do Departamento de Assuntos Federativos, Pedro Guimarães, ponderou que o uso do PSA para pagamento de indenizações é “mal visto” pelo governo federal. “A ministra do Meio Ambiente (Marina Silva) é terminantemente contra a direcionar os recursos do PSA para pagar indenização”, pontuou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/10/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

NO TCU, REACTUAÇÕES DE CONCESSÕES SOFREM AS PRIMEIRAS BAIXAS

Discussões com concessionárias de Viracopos e da ViaBahia não chegam a acordo, e outros pedidos de negociação sofrem resistência

Por Taís Hirata — De São Paulo



George Santoro, do Ministério de Transportes, afirma que negociação demanda acordo com Estados, agência e TCU — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A lista de repactuações de concessões de infraestrutura, que na semana passada teve sua primeira aprovação pelo TCU (Tribunal de Contas da União), também já começa a ter baixas. O contrato do aeroporto de Viracopos, controlado por Triunfo e UTC, não deverá chegar a uma renegociação para permanência dos sócios, de acordo com fontes. Em rodovias, a ViaBahia, do grupo Roadis, até chegou a um acordo, mas para a saída da companhia, segundo apurou o Valor.

Há também outros casos de concessionárias que pediram a repactuação, mas ou já tiveram o pleito negado, ou têm enfrentado muita dificuldade para ter a proposta admitida. É o caso da Concer (Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio de Janeiro), também da Triunfo, da Rodovia do Aço, da K-Infra, e da EcoSul, da Ecorodovias.

No caso do aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), as conversas aconteciam há meses na Secex Consenso (Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de conflitos) do TCU, mas fontes afirmaram que não houve acordo. Na tarde de quarta-feira (2), ainda houve uma reunião para tentar se chegar a uma saída de relicitação sem litígio, mas não houve consenso.

Maior divergência no caso Viracopos foi o valor da indenização e, na ViaBahia, o volume dos investimentos previstos no aditivo

A principal divergência é a indenização que a concessionária tem a receber, decorrente principalmente de reequilíbrio do contrato, que há anos rende disputas judiciais com a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) - a agência calcula um valor a pagar em torno de R\$ 2,9 bilhões, enquanto a empresa pede R\$ 4,5 bilhões, segundo fontes. Uma pessoa que acompanha o tema afirma que a concessionária diz que só aceita sair depois de receber o valor pleiteado - hoje, os valores são discutidos em arbitragem. Fontes também destacam que a Anac teria assumido postura muito dura nas negociações.

Para tornar o contrato de Viracopos viável, seria preciso uma repactuação ampla, o que exigiria a realização de processo competitivo pelo contrato - exigência que tem sido adotada em todas as renegociações de maior porte, como forma de evitar o risco moral de beneficiar um grupo específico. Os sócios do aeroporto, porém, não quiseram aceitar a condição.

Procurados sobre o tema, Anac e a concessionária não quiseram comentar. O Ministério de Portos e Aeroportos não respondeu.

A dificuldade de acordo em Viracopos também é vista como sinal negativo para o aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, que também negocia repactuação. Fontes afirmam que o contrato, controlado pela Changi, para se tornar viável, demandaria flexibilização e desconto nas outorgas muito maior. Procurada, a concessionária diz que segue em conversas e tem o compromisso de “atuar no desenvolvimento comercial do aeroporto”, “para atrair companhias aéreas, passageiros e novos negócios”.

O aeroporto de Guarulhos (SP), da Invepar, também passou por negociação, mas o acordo deverá envolver um reequilíbrio muito mais simples, que prorrogará o contrato por mais um ano e meio, e não demandará processo competitivo no mercado.

Na mesa, havia discussões para uma extensão maior da concessão, de cinco anos, que envolveria incluir terminais regionais no contrato, mas o TCU entendeu que, para isso, seria preciso outro



processo para entender quais ativos entrariam, e que não caberia à Secex Consenso. O tribunal planeja levar ao plenário a solução mais simples em breve. Uma fonte diz que há pressa, porque o caso deve ser referência para negociações menos complexas. A concessionária não comentou.

No setor rodoviário, a ViaBahia foi o único ativo até agora que chegou à fase de negociação e não fechará a repactuação desejada. Na semana passada, a Ecorodovias conseguiu aprovação do plenário do TCU para repactuar a concessão da Eco101 (da BR-101 no Espírito Santo). O tribunal fez algumas ressalvas, mas que não devem travar o processo. A CCR também está perto de obter aval da renegociação da MS Vias e a Arteris, da Arteris Fluminense.

No caso da ViaBahia, fontes afirmam que o maior problema foi o valor do investimento a ser incluído no aditivo. As contas da concessionária e as das áreas técnicas do governo teriam uma discrepância de quase R\$ 5 bilhões. O valor final foi considerado inflado pelo governo e subdimensionado pela empresa. Sem acordo, houve decisão pela saída do grupo da rodovia, que deverá ser assumida pelo governo ao fim do ano. O relatório está em fase final de redação, para que possa ser assinado por todos.

Questionado, o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, diz que não pode falar sobre a negociação, mas afirma que considera a solução encontrada um sucesso. “A ideia das otimizações sempre foi resolver o problema, e isso será feito. Buscamos o caminho em que o usuário seja beneficiado.” A empresa não quis se manifestar.

Procurado para comentar os casos, o TCU disse que “não há informações públicas disponíveis a respeito dos processos da SecexConsenso que ainda não foram apreciados em plenário”.

Além de ViaBahia, há outros projetos rodoviários que deverão fracassar antes mesmo de chegar à negociação em si. A tentativa de repactuação da Rodovia do Aço foi negada, e a caducidade deverá ser decretada em breve, diz Santoro.

O pedido da Concer também foi negado pelo TCU, que determinou a realização de um novo leilão. O caso, porém, ainda deve gerar disputa. O Valor apurou que a concessionária planeja entrar na Justiça contra o TCU e a ANTT. Em documentos do processo, a empresa vem defendendo que tem crédito de mais de R\$ 2 bilhões a receber da União, e que a nova licitação levará a um pedágio maior e à realização de obras em prazo maior. Procurada, não comentou.

Sobre as repactuações, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) diz que não pode comentar. Sobre Concer, afirma que o leilão está previsto para o primeiro trimestre de 2025. “Devido à apuração em andamento dos haveres e deveres, a agência não pode fornecer mais detalhes”.

A Ecosul também enfrenta dificuldades. Santoro explica que para que uma renegociação seja aceita, é preciso haver alinhamento com os Estados e bancadas estaduais. No caso da Ecosul, as divergências têm travado o projeto, com o agravante de que o contrato se encerra já em 2026. A Ecorodovias disse, em nota, que tem buscado “a melhor alternativa para o interesse público da região” e que “independentemente do desfecho das discussões, reforça seu compromisso de seguir operando a rodovia”.

Para uma fonte envolvida nas discussões, o fato de que parte das repactuações não chegará a um acordo é um sinal de que as negociações têm sido rígidas. Nos últimos meses, as discussões da Secex Consenso sofreram questionamentos, que não têm prosperado. Em nova vitória do tribunal, nesta semana, o Procurador-Geral da República, Paulo Gonet Branco, emitiu parecer amplamente favorável à atuação do TCU na formulação de consenso, em ação movida pelo Partido Novo que questiona os acordos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/10/2024

BIDEN ALERTA PARA ‘DESASTRE’ DA GREVE NOS PORTOS

Greve fechou todos os principais portos de contêineres nas costas do Atlântico e do Golfo
Por Valor, com agências internacionais — São Paulo



Contêineres empilhados em navio, no porto de Savannah, na Georgia (EUA) — Foto: Stephen B. Morton/AP

O presidente Joe Biden aumentou a pressão sobre os operadores portuários e as companhias de navegação dos EUA para retomar as negociações com os estivadores em greve, alertando que a paralisação atual pode se tornar em um “desastre causado pelo homem”.

Biden falou sobre a greve que fechou todos os principais portos de contêineres nas costas do Atlântico e do Golfo antes de partir em uma viagem para avaliar os danos causados pelo furacão Helene, que deixou comunidades no sudeste dos EUA enfrentando uma crise econômica e humanitária.

“A última coisa de que precisamos... é de um desastre causado pelo homem: o que está acontecendo nos portos”, disse Biden ontem. O presidente observou que seis empresas controlam os portos e obtiveram “lucros incríveis”. É hora de “eles se sentarem à mesa e fazerem essa greve”, acrescentou.

O sindicato dos estivadores (ILA, na sigla em inglês) pediu aos seus 45 mil membros que cruzassem os braços a partir de terça-feira, quando expirou seu contrato de trabalho com a US Maritime Alliance (USMX). Os dois grupos estão em um impasse sobre salários e, talvez, uma questão mais intratável, a automação.

A USMX afirma que o sindicato não negociou de boa-fé desde que cancelou as negociações em junho. Horas antes do prazo final da meia-noite, e com a insistência da Casa Branca, o grupo ofereceu um aumento salarial aos estivadores em quase 50% ao longo do novo contrato de seis anos, acima da oferta anterior de quase 40%. A ILA rejeitou a oferta.

Biden apoiou a posição da ILA de que os estivadores merecem uma parcela maior dos lucros obtidos por navios porta-contêineres de propriedade estrangeira durante a crise da cadeia de suprimentos da era da pandemia. O candidato presidencial republicano Donald Trump e a candidata democrata, vice-presidente Kamala Harris, ecoaram o sentimento, culpando as empresas de transporte.

Esta é a primeira vez em quase 50 anos que esses portos fecham por causa de uma greve e as implicações para a maior economia do mundo podem ser terríveis, dependendo de quanto tempo durar a greve. Faltando apenas algumas semanas para a eleição presidencial de 5 de novembro, isso também pode moldar as campanhas.

“A greve interromperá a produção e levará à perda de renda dos trabalhadores afetados, com repercussões na cadeia de suprimentos”, segundo Anna Wong e Nicole Gorton-Caratelli, da Bloomberg Economics. “Estimamos um impacto no PIB de até US\$ 3 bilhões por dia devido a gastos e produção perdidos. Uma greve de uma semana pode derrubar 0,3 ponto percentual do PIB anualizado.”

Economistas disseram que a greve não aumentará inicialmente os preços ao consumidor, já que as empresas aceleraram as remessas nos últimos meses para produtos essenciais. No entanto, uma paralisação prolongada acabará se infiltrando, com os preços dos alimentos provavelmente reagindo primeiro, de acordo com economistas do Morgan Stanley.

Mais de 38 navios porta-contêineres estavam parados nos portos dos EUA até terça-feira, em comparação a três no domingo antes do início da greve, de acordo com a Everstream Analytics.

A greve, a primeira grande paralisação da ILA desde 1977, afeta 36 portos — incluindo Nova York, Baltimore e Houston — que movimentam uma variedade de produtos em contêineres, desde bananas a roupas e carros. A paralisação pode custar à economia americana cerca de US\$ 5 bilhões por dia, estimam analistas do JP Morgan.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/10/2024

UE DEVE CONTINUAR NEGOCIAÇÃO COM A CHINA SOBRE VEÍCULOS ELÉTRICOS MESMO SE APROVAR NOVAS TARIFAS

A UE e a China têm até o final de outubro para negociar uma decisão definitiva

Por Nikkei Asia — Bruxelas



Navio da montadora chinesa BYD atraca no Porto de Suape, em Pernambuco, com 5 mil carros, na segunda-feira (27 de maio de 2024) — Foto: Reprodução

Países da União Europeia (UE) devem continuar as negociações com Pequim sobre a aplicação de novas tarifas em veículos elétricos produzidos na China, mesmo que o bloco europeu vote na sexta-feira para impor as tarifas.

A UE e a China têm até o final de outubro para negociar uma decisão definitiva que será implementada por cinco anos a partir de novembro. Os 27 países votarão sobre as recomendações da Comissão Europeia, que indicaram uma ligeira redução nas tarifas e também a inclusão de uma cláusula para continuar as negociações.

Alemanha, o maior país da UE, está ansiosa para evitar tarifas punitivas, dado que sua indústria está profundamente entrelaçada com a da China. Ambos os lados poderiam eventualmente concordar com um mecanismo de preço mínimo para que os fabricantes de automóveis chineses não consigam subestimar os preços dos modelos europeus.

Outra opção sendo discutida é a imposição de uma cota de importação além da exigência de preço mínimo. No entanto, um analista questionou se isso estaria em conformidade com as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC), o que também poderia ser complicado de aplicar.

"A UE sempre deixou muito claro que, para aceitar uma solução negociada, ela gostaria de algo que fosse compatível com a OMC, o que traz questões sobre as cotas", disse Juliana Bouchaud, analista de pesquisa do Rhodium Group.

Na última recomendação da comissão, as tarifas de importação sobre veículos elétricos da montadora chinesa BYD permanecerão em 17%, mas há pequenos ajustes para baixo para todos os outros veículos elétricos chineses. Os carros da Geely Holding enfrentarão tarifas de 18,8%, reduzidas de 19,3%. Os veículos fabricados pela SAIC Motor enfrentarão taxas de 35,3%, ante a de 36,6% proposta anteriormente. Todas as outras empresas que serão oneradas pela proposta, mas cooperarem com a UE enfrentarão tarifas de importação de 20,7%, reduzidas de 21,3%.

As empresas que não cooperarem enfrentarão tarifas de 35,3%, reduzidas de 36,6%, enquanto as tarifas da Tesla serão de 7,8%, reduzidas de 9%. Analistas disseram que os fabricantes de veículos elétricos chineses terão pouca dificuldade em absorver essas taxas, dada a grande quantidade de subsídios estatais que recebem.

No entanto, fabricantes de automóveis alemães podem ser desproporcionalmente afetados, dado o relacionamento estreito com seus parceiros chineses. BMW e Volkswagen — entre as marcas alemãs mais conhecidas — têm joint ventures na China.

Países europeus menores, como Hungria e Eslováquia, também se opuseram a ações punitivas contra a China. Em uma votação informal em julho, essas duas nações, junto com Chipre e Malta, votaram contra as tarifas. Eles esperam se beneficiar da tentativa de Pequim em conseguir aliados na região. O presidente chinês Xi Jinping embarcou em uma turnê europeia em maio e foi calorosamente recebido em Budapeste, onde prometeu ao primeiro-ministro Viktor Orbán uma série de acordos, incluindo investimentos em infraestrutura.

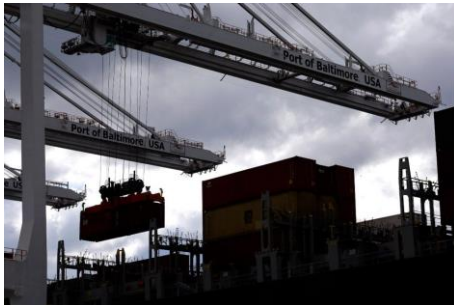
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/10/2024

GREVE DE ESTIVADORES DOS EUA PARA IMPEDIR AUTOMAÇÃO JÁ É VISTA EM OUTROS PORTOS

Portos dos EUA vêm progredindo tecnologicamente no último meio século, apesar da resistência do sindicato

Por Jo Constantz e Alicia Tang, Em Bloomberg



EUA Estados Unidos Containers Portos Mercados Economia Finanças Produtos Transportes Consumo - In this March 1, 2013 photo, a crane removes a container from a ship at the Port of Baltimore's Seagirt Marine Terminal in Baltimore. Foreign demand for U.S. Tr — Foto: Patrick Semansky/AP

Os estivadores de portos ao longo da Costa Leste e do Golfo do México nos Estados Unidos entraram em greve pela primeira vez desde 1977, com o sindicato assumindo uma posição radical contra a automação encontrada em outros portos ao redor do mundo.

O sindicato International Longshoremen's Association (ILA) suspendeu em junho as negociações com a US Maritime Alliance (USMX), um grupo que representa as operadoras de portos e transportadoras marítimas. O sindicato disse que uma operadora de portos do Alabama está usando uma nova tecnologia de portão que escaneia e processa contêineres sem a participação de trabalhadores, violando o contrato existente. O ILA disse que não voltará a negociar enquanto o "problema não for resolvido", deixando parados cerca de 45.000 trabalhadores portuários, que também estão pressionando por salários melhores.

O contrato que o ILA assinou em 2018 proíbe equipamentos totalmente automatizados nos portos e exige a aprovação do sindicato para qualquer novo equipamento semiautomatizado. "Não faz sentido negociar um novo acordo com a USMX quando uma de suas maiores empresas continua violando nosso atual acordo, com o único objetivo de eliminar empregos do ILA por meio da automação", disse em junho o presidente do ILA, Harold Daggett, que atua como principal negociador do sindicato.

Os portos dos EUA vêm progredindo tecnologicamente no último meio século, apesar da resistência do sindicato. Os avanços incluem a introdução de contêineres de transporte padronizados, aos quais é atribuída a melhoria da eficiência do transporte no mundo todo, e que segundo Daggett custaram ao sindicato dezenas de milhares de empregos na década de 70.

O sindicato está cauteloso com novas mudanças, segundo John McCown, um especialista em transporte e pesquisador sênior do think-tank Center for Maritime Strategy. "Eles traçaram uma linha na areia e não vão aceitar nada que elimine um emprego." Arte_Portos_EUA — Foto: Arte/Valor

Portos americanos afetados pela greve

Da Costa Leste e do Golfo



Enquanto isso, portos da Europa e Ásia já adotaram tecnologias totalmente automatizadas, como transportadores que podem mover e empilhar contêineres sem operadores humanos e sistemas que fazem o check-in de cargas na chegada.

Outros grandes sindicatos dos EUA sinalizaram abordagens mais sutis do que a posição do ILA. O acordo mais recente do Teamsters com a United Parcel Service, ratificado no ano passado, exige que a empresa negocie com o sindicato se quiser introduzir novas tecnologias como drones ou veículos autônomos, mas não os proíbe categoricamente.

A posição do ILA está até mesmo fora de sintonia com a de outro grande sindicato de trabalhadores portuários dos EUA. O International Longshore Workers Union, que representa cerca de 20.000 estivadores da Costa Oeste, permitiu a automação total em seu contrato de 2008, embora a questão tenha sido um ponto de discórdia em negociações mais recentes.

Ken Riley, vice-presidente do ILA baseado em Charleston, na Carolina do Sul, disse que o ILA apoia a tecnologia que “ajuda alguém a ser mais eficiente no local de trabalho”. Mas “vamos lutar contra algo que vai eliminar nossos empregos, mesmo que formos os únicos a fazer isso”.

A greve organizada pelo ILA paralisou portos ao longo da Costa Leste e Golfo do México com capacidade combinada para lidar com até metade de todas as remessas dos EUA. Se durar uma semana, a greve poderá custar à economia americana até US\$ 7,5 bilhões, segundo uma estimativa da consultoria Oxford Economics. Outras estimativas colocam o custo em até US\$ 5 bilhões por dia. A possível interrupção da cadeia de abastecimento tem ainda mais peso por ocorrer tão próxima das

eleições presidenciais. Alguns especialistas afirmam que o risco para a economia é tão grande que o governo federal provavelmente será forçado a intervir em breve.

Daggett está usando a greve como alavanca para tornar as regras sobre a automação ainda mais restritivas, e não apenas na metade oriental dos EUA. Em um piquete na terça-feira, ele sinalizou planos para organizar os trabalhadores portuários do mundo todo contra a automação.

“Quando finalmente tivermos um acordo, vou para Portugal com todos os sindicatos marítimos para enfrentar essas empresas por causa da automação”, disse Daggett usando um megafone no Porto de Nova York e Nova Jersey. E se a automação chegar aos portos do Chile, “vamos paralisá-los por três semanas no mundo todo”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/10/2024

GOVERNO TEM 32 POLÍTICAS DE APOIO A NOVOS NEGÓCIOS, MAS FALA POUCO COM SETOR

Autoridades reconhecem dificuldade de comunicação com o eleitorado mais sensível a essa bandeira

Por Estevão Tairar — De Brasília



Thiago Xavier: “Os perfis, as habilidades, os históricos profissionais e os desejos são muito diferentes” — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Um dos temas de maior destaque nestas eleições municipais, o empreendedorismo é contemplado pela União em pelo menos 32 políticas públicas ou iniciativas específicas. Mas, nos bastidores do governo federal, autoridades reconhecem a dificuldade em se comunicar com a parcela do eleitorado mais sensível a essa bandeira, uma vez que o foco tem sido abordar principalmente medidas voltadas à agenda macroeconômica.

Propostas dos candidatos de SP sobre empreendedorismo são insuficientes, dizem especialistas. O levantamento foi realizado pelo Valor com base em informações divulgadas pela Presidência da República, ministérios e bancos públicos. Foram consideradas políticas públicas sem data para acabar e voltadas exclusivamente para empreendedores ou micro, pequenas e médias empresas (MPMEs). A lista é ampla e inclui regimes tributários específicos, linhas de crédito e ferramentas virtuais. E ela passa por vários ministérios, embora hoje tenha como ponto focal o Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (Memp). É o que mostra esta reportagem, parte de uma série iniciada pelo Valor no dia 24 de setembro.

Até setembro do ano passado, essa estrutura funcionava como uma secretaria do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). Em meio a uma reforma ministerial para ampliar a base do governo federal no Congresso, ela acabou transformada em uma pasta e desde então é comandado por Márcio França - antes ele era titular do Ministério de Portos e Aeroportos, hoje ocupado por Silvio Costa Filho (Republicanos).

Nós não estamos mal [sobre as políticas públicas para o setor]”

— Bruno Quick

Ou seja, mesmo com a criação no ano passado da pasta, a grande maioria das iniciativas, incluindo as mais importantes, já estava em vigor antes do terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Na mensagem presidencial enviada para o Congresso Nacional no início deste ano, as políticas do Memp ocupavam 3 das 330 páginas. O governo federal afirmava, por exemplo, que estava “empenhado em impulsionar o desenvolvimento econômico por meio de políticas públicas abrangentes e estratégias voltadas aos empreendedores brasileiros”. Um dos destaques



mencionados era a Política Nacional de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas (MPEs), que tem o objetivo de “alinhar e assessorar os programas e projetos conduzidos por várias entidades e órgãos governamentais” a fim de “promover a liberdade de empreender, aumentar a produtividade, a competitividade e o desenvolvimento sustentável”. A proposta foi criada por lei em 2006 e instituída formalmente por meio de decreto em abril deste ano.

A mensagem presidencial estabeleceu três prioridades para 2024, sendo uma delas a própria “efetiva implementação” da Política Nacional das MPEs. As outras eram a criação de uma “estratégia” que facilite a transição do microempreendedor individual (MEI) para a microempresa (ME); e medidas voltadas para o artesanato, como “ampliação dos canais de comercialização, programa de acesso a crédito, rede de agentes capacitadores e reestruturação” do sistema de informações cadastrais do setor.

Outra política de destaque é o Simples, regime tributário simplificado criado em 2007 para empresas que faturam até R\$ 4,8 milhões por ano. Mas, conforme publicado pelo Valor em setembro, o regime entrou na mira das revisões de gastos que o governo federal pretende realizar em 2025. A avaliação é que o Simples muitas vezes inibe o crescimento de empresas e, conseqüentemente, prejudica o crescimento da produtividade da economia como um todo. De acordo com a Receita Federal, a categoria de “outras” desonerações, nas quais entra o Simples, levou o governo federal a renunciar a R\$ 76,2 bilhões entre janeiro e agosto deste ano.

O crédito bancário também é uma das principais vertentes. Um exemplo é o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe), voltado para garantias bancárias. O programa, que resulta em condições mais vantajosas de carência por exemplo, foi criado de maneira a princípio temporária durante a pandemia, mas acabou se tornando permanente. Também entram na conta linhas como o Crediamigo, programa de microcrédito orientado oferecido pelo Banco do Nordeste (BNB), ou o GiroCaixa Fácil, que oferece empréstimos de até R\$ 10 mil.

No domingo, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou que oferecerá R\$ 100 bilhões em crédito para MEIs e MPMEs por meio do Programa Emergencial de Acesso ao Crédito (PEAC), também criado na pandemia e que facilita a concessão de garantias. De acordo com o BNDES, a estimativa é que o montante resulte em mais de 200 mil operações nos próximos 12 meses, sem impactos fiscais para a União.

Com o aumento do acesso ao crédito, um ponto de atenção do Executivo tem sido a inadimplência desse segmento.

Números do Banco Central (BC) levantados pelo Valor mostram, no entanto, que a distância entre a inadimplência das MPMEs e das grandes empresas vem aumentando - ainda que historicamente o indicador seja maior para o primeiro grupo do que para o segundo. Em agosto, a inadimplência das MPMEs estava em 4,48%, enquanto no caso das grandes empresas o indicador era de apenas 0,22%. Para atacar esse problema, o governo lançou o programa Acredita - conjunto de propostas voltado, entre outros, para MEIs e MPMEs.

Em outra frente, nos bastidores do governo federal se avalia que a equipe econômica vem conseguindo melhorar o ambiente de negócios, beneficiando empresas de menor porte ou quem pretender abrir o próprio negócio. Mas ainda não conseguiu neutralizar todas as críticas de adversários de partidos de direita, ainda que a figura jurídica do MEI tenha sido criada no segundo mandato de Lula, em 2008. O MEI é uma das principais políticas em vigor para o segmento, ao trazer uma série de benefícios, como tributação reduzida e acesso a linhas de créditos específicas, para pessoas físicas que ganhem até R\$ 81 mil anuais.

“O governo federal tem buscado ampliar o crédito em geral, e empreendedores e MPMEs são alguns desses focos”, diz Nicola Tingas, economista-chefe da Associação Nacional das Instituições de Crédito, Financiamento e Investimento (Acrefi). Ele cita medidas como o Pronampe, mas também o ProCred 360, linha que oferece taxas de juros menores do que as normalmente praticadas e



condições de prazos mais vantajosas, e o Desenrola Pequenos Negócios, programa de renegociação de dívidas bancárias e que permite que as empresas voltem a contratar empréstimos.

Algumas delas, no entanto, foram implantadas por meio de medida provisória (MP) que perdeu a validade em agosto. O projeto de lei que restabelece essas medidas foi aprovado pelo Congresso neste mês, mas ainda aguarda sanção presidencial, o que significa que elas não estão em vigor até lá. Números mais recentes do BC levantados pelo Valor mostram que o crescimento acumulado em 12 meses do estoque do crédito bancário foi semelhante para pessoas jurídicas como um todo (alta de 5,8%) e para MPMEs (5,7%).

Há ainda iniciativas mais específicas, como: BNDES Garagem, que oferece consultoria a “startups em estágio inicial ou de crescimento”, e Área de Recomendações Inteligentes (ARI) do Banco do Brasil (BB), ferramenta de inteligência artificial que auxilia as empresas menores em questões como fluxo de caixa e análises financeiras.

Diretor técnico do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), Bruno Quick, dá nota 7 para o conjunto de políticas públicas federais. “Não estamos mal”, diz, embora defenda uma série de aprimoramentos. Entre eles, estão a criação de um programa “vigoroso” de qualificação profissional nas áreas de tecnologia da informação e comunicações (TIC) e inteligência artificial e a expansão do programa Brasil Mais Produtivo, criado pelo Mdic, “para além da indústria”.

Economista da Tendências Consultoria, Thiago Xavier destaca a importância de as políticas públicas considerarem “os determinantes que levaram as pessoas a entrarem no empreendedorismo”, uma frente em que o Brasil ainda tem um espaço “grande” para avançar. Um dos principais debates envolve se a entrada no empreendedorismo foi por necessidade ou escolha.

“Os perfis, as habilidades, os históricos profissionais e os desejos são muito diferentes”, afirma ele, mestre em economia pelo Insper, com tese a respeito dos impactos do Auxílio Emergencial sobre a oferta de trabalho dos entregadores por aplicativo durante a pandemia.

A partir desse diagnóstico, seria possível desenhar programas mais adequados. No caso do Brasil, a “política de cobertura social do trabalho”, por exemplo, formada por seguro-desemprego, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e abono salarial, “ainda é muito ligada à visão de emprego formal”. (Colaborou Fernando Exman)

Em parceria com: Pequenas Empresas & Grandes Negócios

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 03/10/2024

FOLHA DE S. PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO LANÇA CARTILHA PARA EMISSÃO DE DEBÊNTURES EM PROJETOS DE RODOVIAS E FERROVIAS

O Ministério dos Transportes lança até a próxima sexta-feira (4) uma cartilha para orientar empresas e operadoras sobre regras e documentos necessários para a emissão de debêntures incentivadas e de infraestrutura nos setores rodoviário e ferroviário.

A solicitação de enquadramento é necessária para que as companhias ou os investidores tenham acesso aos incentivos fiscais que tornam esse mecanismo de financiamento mais atraente.

Embora a emissão não dependa da autorização, as companhias preferem aguardar a resposta para ter segurança de que o benefício será concedido.

No ano passado, esse processo durou em média 50 dias. Em julho deste ano, a pasta editou uma portaria para simplificar as regras, o que atrapalha esse prazo para 11 dias, em média. Ainda assim, a demora está acima dos cinco dias estipulados na norma.

O diagnóstico do ministério é que o setor ainda tem dúvidas sobre os novos procedimentos e requisitos. Diante da insegurança, as empresas deixam de fornecer todas as informações possíveis, o que leva à necessidade de complementações.

O guia simplificado inclui um passo a passo de como conceber o projeto, documentos protocolares e envio de informações adicionais durante sua execução ou na conclusão. A cartilha também trará uma seção de perguntas frequentes para orientar as empresas.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data: 03/10/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PROPOSTA SOLICITA INCLUSÃO DO APOIO MARÍTIMO NA MEDIDA PROVISÓRIA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 02/10/2024 - 21:05



Emenda à MPV da depreciação acelerada sugerida pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ) justifica que segmento tem histórico exitoso de construções no país e que mecanismo é importante para contribuir com desenvolvimento da indústria naval brasileira

Uma proposta de emenda à medida provisória da depreciação acelerada (MPV 1.255/2024) prevê a inclusão de embarcações de apoio marítimo entre os segmentos a serem beneficiados pelo incentivo. Atualmente, o texto da MP apresentada pelo governo federal ao Congresso em agosto, trata da autorização para depreciação acelerada de navios-tanque (NTs) produzidos no Brasil empregados em cabotagem de petróleo e seus derivados. O autor da proposta, deputado Hugo Leal (PSD-RJ), justificou que a medida de inclusão é importante para contribuir com o desenvolvimento da indústria naval brasileira nesse segmento, que tem um histórico exitoso no país.

"Diversos países ao redor do mundo, como Alemanha, Espanha, Holanda, Inglaterra e Japão, já adotam mecanismos de depreciação acelerada de ativos (navios) como forma de incentivar projetos na área da construção naval e da navegação. Esse mecanismo proporciona vantagens fiscais que estimulam investimentos e fortalecem a competitividade do setor", argumentou o parlamentar em sua proposição.

A proposta de emenda menciona que o Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam), articulado por estaleiros e empresas de navegação em conjunto com a Petrobras, resultou na construção e entrega de 377 embarcações de apoio ao longo de mais de 10 anos, impulsionando significativamente a capacidade produtiva e tecnológica dos estaleiros brasileiros, promovendo o conteúdo local e gerando empregos.

Este ano, a Petrobras anunciou a intenção de contratar 36 novas embarcações especializadas de apoio offshore, incluindo um edital aberto para a construção de 12 embarcações do tipo PSV (transporte de suprimentos). No entanto, existe um receio de que essas embarcações estejam sob risco de serem construídas no exterior devido a uma brecha na legislação que permite o uso do Repetro para essas novas unidades, resultando em isenção total de impostos quando construídas fora do Brasil.

"A inclusão das embarcações de apoio marítimo na medida proposta é fundamental para mitigar essa assimetria competitiva, incentivando a construção nacional e assegurando a competitividade dos estaleiros brasileiros frente aos seus principais concorrentes internacionais", sustentou Leal em sua proposta.

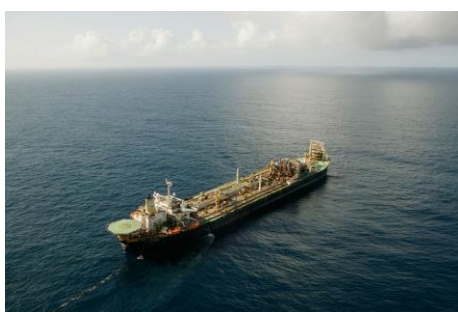
A MP aguarda a instalação de sua comissão mista. Durante o prazo regimental, foram apresentadas outras duas emendas, uma do deputado federal Júnior Mano (PL-CE) e outra do deputado federal Luiz Fernando Vampiro (MDB-SC).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2024

ARTIGO - DESCOMISSIONAMENTO DE PLATAFORMAS: IMPULSIONANDO A ECONOMIA CIRCULAR NO SETOR DE O&G

Por Charles Lopes e Kenyth Freitas Opinião 02/10/2024 - 20:28



A produção de petróleo no Brasil ocorre majoritariamente no mar, sustentada por uma vasta infraestrutura composta por plataformas, navios de operação e outras embarcações flutuantes. Como qualquer outro ativo, essas plataformas possuem uma vida útil limitada. Projeções indicam que muitas dessas estruturas estão se aproximando do fim de sua vida útil e precisarão ser descomissionadas nos próximos anos. Mas o que acontece quando essas plataformas chegam ao final de seu ciclo de vida?

O descomissionamento de plataformas de petróleo envolve o processo de desativação, desmontagem e remoção de instalações ao término de sua vida útil. A Baltic and International Maritime Council (BIMCO), uma organização privada do transporte marítimo internacional, estima que 95% de toda embarcação é reciclável. Uma vez tomada a decisão de descomissionar, é necessário seguir etapas rigorosas, começando pela preparação para o desmonte, que inclui o inventário de materiais, inspeções detalhadas, escolha do estaleiro e do método de desmantelamento.

Globalmente, o descomissionamento de embarcações é marcado por métodos controversos. Muitos navios são desmontados em praias da Índia, Bangladesh e Paquistão, onde a segurança é frequentemente negligenciada, e são utilizadas mão-de-obra infantil e/ou análoga à escravidão. Além disso, essas estruturas contêm líquidos tóxicos e materiais perigosos que podem prejudicar o ecossistema local.

O desmanche é normalmente realizado por sucateiros internacionais, que adquirem a sucata das embarcações desativadas pelos grandes grupos econômicos, que, por não participarem diretamente do processo, "lavam as mãos" dos impactos ambientais e sociais decorrentes. Mais de 50 navios de armadores brasileiros foram vendidos para estaleiros de desmantelamento no sul da Ásia nos últimos 10 anos, contribuindo para esses impactos negativos.

Embora esse tipo de desmanche esteja se tornando obsoleto, ele ainda é adotado devido às suas vantagens econômicas e à menor rigidez nas regulamentações ambientais. Na Europa e nos Estados Unidos, são usados métodos mais seguros. No entanto, esses estaleiros não têm capacidade para atender toda a demanda mundial, abrindo espaço para os estaleiros brasileiros.

O mercado brasileiro apresenta inúmeras oportunidades para estaleiros nacionais. Há diversos navios, armadores e empresas internacionais que operam no mercado de óleo e gás no Brasil, muitos dos quais com equipamentos atingindo o final de sua vida útil. Muitos estaleiros estão operando abaixo de sua capacidade ou não estão em funcionamento, apresentando uma grande oportunidade para aquecer a demanda nacional por sucata de aço para reciclagem em usinas e empresas interessadas na gestão de resíduos. Portanto, é o momento perfeito para o Brasil

impulsionar uma economia circular e criar empregos que contribuam para a preservação ou restauração da qualidade ambiental.

Existem apoios e incentivos fiscais durante a prestação de serviço no setor de óleo e gás, enquanto o poço está produtivo. Normas e regimes especiais, como o REPETRO e o DRAWBACK, garantem a redução e isenção de impostos na importação de equipamentos, sondas, plataformas e embarcações. Para enfrentar esses desafios, pode se tornar necessário criar incentivos econômicos e fiscais por parte do governo brasileiro para que os estaleiros possam investir em suas estruturas e permitir a reciclagem segura e ambientalmente correta de navios e plataformas no Brasil. Isso garantiria a segurança dos trabalhadores, o controle de vazamentos de líquidos e a contenção de materiais perigosos, além do tratamento de resíduos durante o processo de reciclagem.

Embora já exista uma resolução sobre o descomissionamento de plataformas, a Resolução 817/2020, não há uma resolução focada no desmantelamento de embarcações que regule as atividades de desmonte e reciclagem no Brasil. Em razão da falta de clareza na legislação vigente, muitas empresas instaladas no Brasil optam por realizar o descomissionamento no exterior. Várias entidades, no entanto, apresentaram propostas que aguardam análise e aprovação pelas autoridades governamentais.

A implementação de uma cadeia de descomissionamento nacional robusta e sustentável pode fortalecer a indústria brasileira, aumentar a competitividade do país no cenário global e promover práticas ambientais responsáveis. Com o desenvolvimento de políticas e incentivos adequados, o Brasil poderia se posicionar como um líder na economia circular do setor de óleo e gás.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2024

VILSON RIGON, COM 22 ANOS DE EXPERIÊNCIA NA TECHINT ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO, É O NOVO PRESIDENTE DA COMPANHIA NO BRASIL

Por Executivos 02/10/2024 - 19:18



Vilson Rigon, com 22 anos de experiência na Techint Engenharia e Construção, é o novo presidente da companhia no Brasil. Ele assume o desafio de liderar a expansão da empresa no país, focando na diversificação de processos e clientes, em segmentos como petróleo e gás, energia, mineração e infraestrutura. A Techint E&C, que já completou mais de 3.500 projetos globalmente, visa manter seus valores de segurança, eficiência e respeito ao meio ambiente.

Rigon começou sua carreira na Techint como trainee e participou de importantes projetos no Brasil e no exterior, incluindo o Mineroduto da Samarco e a Refinaria Dos Bocas, no México. Ele aposta na excelência da equipe para aproveitar as oportunidades de crescimento no país.

Formado em Engenharia Civil pela UFRGS, com MBA pela Fundação Dom Cabral e Pós-Graduação em Gestão de Projetos pela PUC-Argentina, Rigon traz uma vasta experiência na condução de grandes obras ao redor do mundo. A Techint E&C, parte do grupo industrial italiano Techint, está presente no Brasil há 76 anos e tem forte atuação na América Latina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2024



NAVIO-SONDA 'NORBE VIII' SEGUE PARA O RJ APÓS MANUTENÇÃO EM RIO GRANDE

Da Redação Indústria naval 02/10/2024 - 19:47

O navio-sonda Norbe VIII, da Foresea, partiu nesta quarta-feira (2) do Estaleiro Rio Grande (RS) rumo ao Rio de Janeiro, após

passar por 28 dias de manutenção programada em dique seco. O processo incluiu limpeza, pintura e revisão geral, em uma operação complexa e planejada, realizada a cada cinco anos. Esta foi a segunda vez que uma embarcação de grande porte foi retirada do mar para manutenção no Brasil.

A embarcação deve chegar à Baía de Guanabara na primeira quinzena de outubro para concluir os ajustes finais. Heitor Gioppo, COO da Foresea, destacou o sucesso da operação, ressaltando a importância da manutenção em dique seco para garantir a eficiência da empresa no setor de perfuração offshore. A Foresea já havia realizado a primeira docagem fora d'água em 2023, com o navio-sonda ODN I.

Construída em 2011, a Norbe VIII é uma plataforma de perfuração com capacidade para operar em lâmina d'água de até 3 mil metros e perfurar poços de até 12.195 metros. A embarcação foi pioneira no Brasil ao utilizar o posicionamento dinâmico em águas ultraprofundas.

A Ecovix, proprietária do estaleiro, considera que os trabalhos da manutenção programada foram desafiadores em função do prazo e da necessidade de operações complexas de manobra para entrada e saída do navio. A avaliação, porém, é que todo o processo transcorreu com êxito e a manutenção foi concluída no último final de semana, depois de pouco mais de 20 dias docado no estaleiro, onde recebeu atividades de reparo, limpeza e revisão geral. "Conseguimos mobilizar um grande número de trabalhadores em pouco tempo, com cada vez mais mão de obra local", afirmou Ricardo Ávila, diretor operacional da Ecovix.

Com 238 metros de comprimento, a Norbe VIII foi a primeira sonda de perfuração de águas ultra profundas a oferecer no Brasil a solução de perfuração em lâmina abaixo de 500 metros com posicionamento dinâmico (DP), sem uso de ancoragem. No primeiro serviço realizado pela Ecovix para a Foresea, no ano passado, o navio de perfuração ODN I passou dois meses no estaleiro, onde recebeu revisão geral nos sistemas, limpeza do casco, pintura, serviços de tubulação, entre outros reparos. Foi a mais extensa manutenção feita pela empresa até então.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/10/2024

ARMADORES CONTESTAM NORMA DE CONTROLE DE ÁGUA DE LASTRO NO PORTO DE SANTOS

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 02/10/2024 - 19:27



Abac e Centronave solicitaram à Antaq suspensão de norma da autoridade portuária, alegando aumento de custos e burocracia sem benefício ao setor

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) solicitaram à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a suspensão de uma norma da Autoridade Portuária de Santos (APS), que estabelece exigências adicionais para o controle de água de lastro de embarcações. Segundo as

associações, a norma não acrescenta qualquer benefício ao controle, mas gera custos e burocracia desnecessários ao setor.

De acordo com o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, a norma não inviabiliza o controle da água de lastro, pois essa responsabilidade já é atendida pelos certificados emitidos pelas sociedades classificadoras e pelas inspeções realizadas pelo Port State Control. "O que realmente viabiliza o controle da água de lastro são os certificados e as verificações feitas nos equipamentos. A norma não acrescenta nada de benefício, somente custo e burocracia", afirmou à Portos e Navios.

O pedido de suspensão da norma, que já está em análise na agência reguladora, tem como objetivo eliminar o que as associações consideram uma exigência redundante. "Estamos aguardando a decisão final da Antaq para suspender de forma definitiva essa exigência da autoridade portuária,

uma vez que toda a verificação é feita pela autoridade marítima", destacou Resano, que considera a norma 'impertinente, inadequada, inoportuna e custosa'. O principal ponto de crítica das associações é a necessidade de um certificado adicional, que aumenta os custos operacionais sem oferecer melhorias ao processo de controle de lastro.

"A resolução traz a obrigação de um certificado adicional que custa mais, até que precisamos contratar uma empresa para emitir um certificado em cima de certificados que já temos. Isso impacta muito a cabotagem, toda a navegação e, até mesmo, contraria regras internacionais. Então sim, tem um impacto muito grande perder essa norma por uma razão pela qual nós entramos com o pedido de cautelar suspendendo a resolução", comentou.

As associações também argumentam que a norma invade a competência da autoridade marítima, que, de acordo com as convenções internacionais das quais o Brasil é signatário, é a responsável pelo controle de lastro. "A norma da autoridade portuária é impertinente, porque a Marinha já deixou claro que é a competente para fazer a fiscalização. Quem faz a fiscalização de navios é a autoridade marítima, não a portuária", concluiu o diretor da Abac.

Com o pedido de medida cautelar já formalizado e a expectativa de uma decisão da Antaq, as associações esperam evitar novos custos e burocracias para o setor. Resano acrescentou que, se houvesse algum aprimoramento ou benefício real para o transporte marítimo, a norma poderia ser justificada. Mas ele considera que, na forma atual, ela apenas impõe mais custos sem necessidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2024

PLENÁRIO DO TCU REVOGA SUSPENSÃO DE MP DA DEPRECIÇÃO ACELERADA

Por Danilo Oliveira Indústria naval 02/10/2024 - 17:09



Medida encaminhada ao Congresso em agosto tem objetivo de beneficiar construção de navios-tanque no Brasil para emprego na cabotagem de petróleo e derivados

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) revogou, por unanimidade, a medida cautelar que pedia a suspensão da medida provisória (MP) 1255/2024, que trata da autorização para depreciação acelerada de navios-tanque (NTs) produzidos no Brasil empregados em cabotagem de petróleo e seus derivados. Na sessão plenária realizada na tarde desta quarta-

feira (2), os magistrados do TCU acataram o voto do ministro-relator, Jorge Oliveira, que recomendou a revogação da medida cautelar concedida anteriormente pela suspensão da MP.

Oliveira havia atendido à representação de autoria do senador Ciro Nogueira (PP), que alegou descumprimento da lei complementar 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). O relator, porém, acolheu o pedido de reconsideração apresentado pela Advocacia Geral da União (AGU) ao processo e foi acompanhado pelos demais ministros na sessão plenária.

A MP, encaminhada pelo governo ao Congresso em agosto, autoriza a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos construídos no Brasil empregados exclusivamente em atividades de cabotagem de petróleo e derivados. De acordo com a MP, a renúncia fiscal decorrente da depreciação acelerada para essas embarcações estará limitada a R\$ 1,6 bilhão e terá vigência a partir de 1º de janeiro de 2027 até 31 de dezembro de 2031.

A condição se aplica às aquisições de navios-tanque novos cujos contratos tenham sido celebrados até 31 de dezembro de 2026 e que entrem em operação na atividade de cabotagem de petróleo e seus derivados a partir de 1º de janeiro de 2027. Para fins de cumprimento da legislação orçamentária e fiscal, o Executivo incluirá a renúncia de receita na estimativa de receita da Lei Orçamentária Anual (LOA) a partir do início do período de vigência do benefício.

O poder executivo federal poderá, por meio de decreto, autorizar quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos, empregados na cabotagem de petróleo e seus derivados, produzidos no Brasil, conforme índices mínimos de conteúdo local definidos por ato do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), adquiridos a partir da data de publicação do decreto, destinados ao ativo imobilizado de pessoa jurídica e sujeitos a desgaste pelo uso, por causas naturais ou por obsolescência normal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2024

ICN BUSCA CREDENCIAMENTO PARA FORMAR OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE E ATENDER DEMANDA CRESCENTE

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 02/10/2024 - 19:35



Instituto de Ciências Náuticas solicita autorização para oferecer cursos de Adaptação para 2º Oficial de Náutica e Máquinas em resposta à alta demanda no setor marítimo

O Instituto de Ciências Náuticas (ICN) está em processo de credenciamento junto ao Ciaga/Marinha do Brasil para oferecer os cursos de Adaptação para 2º Oficial de Náutica (ASON) e Adaptação para 2º Oficial de Máquinas (ASOM), com o objetivo de aumentar a oferta de Oficiais da Marinha Mercante (OMM).

Essa iniciativa busca mitigar o déficit de profissionais no setor, especialmente diante do crescimento da frota mercante e dos incentivos do programa BR do Mar.

Segundo André Guaycuru, diretor presidente do ICN, os cursos têm como foco a formação rápida e de qualidade, conforme os padrões da Organização Marítima Internacional (IMO). "O objetivo é completar o quantitativo de OMM necessários para atender à demanda do mercado", explicou. Guaycuru também destacou que a formação será flexível e capaz de responder às flutuações do mercado marítimo.

"Esse modelo de formação é bem mais flexível à adequação dos ciclos do mercado marítimo, inclusive quando o mercado em baixa não gera um passivo de desempregados, já que o profissional pode recorrer à sua atividade primária", completou o diretor.

O aumento da frota de cabotagem e apoio marítimo, impulsionado pelo crescimento das atividades offshore e pelos incentivos do BR do Mar, vem pressionando o mercado por profissionais qualificados. Dados de um estudo da Fundação Vanzolini da Universidade de São Paulo (USP), encomendado pela Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) e pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), apontam a necessidade de formação de, pelo menos, 4 mil OMM até 2030. De acordo com o Guaycuru, o estudo alerta que a carência desses profissionais pode trazer dificuldades e prejuízos significativos para a qualidade dos serviços ou até inviabilizar operações.

O ICN, que já atua na formação e capacitação de marítimos, pretende contribuir com um aumento de 50% no número de OMM formados, sem demandar pesados investimentos em infraestrutura. O diretor afirmou que o credenciamento dos cursos permitirá, de imediato, mitigar o déficit crescente apresentado pelo estudo da USP.

Além do credenciamento dos novos cursos, o ICN administra o Centro de Treinamento Offshore (CTO), que, segundo André Guaycuru, é um dos mais modernos do país. O CTO foi concebido para ser um centro de formação de excelência, combinando teoria e prática em um só espaço, por meio de simuladores mecânicos e eletrônicos.

"O CTO foi concebido para ser um centro de formação e treinamento marítimo & offshore de excelência, para atender demandas do século XXI, onde a formação de marítimos tem, em um mesmo espaço, a possibilidade de conjugar a teoria e a respectiva prática, fundamental para



capacitar um profissional que deve apresentar várias habilidades operacionais. E por meio de áreas de treinamento específicas, simuladores mecânicos e eletrônicos permite a formação completa e com a qualidade e segurança necessária previstas nos padrões IMO.", resumiu Guaycuru para a Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2024

PROJETO DE HIDROVIA DO RIO PARAGUAI NÃO INCLUI DRAGAGEM NO TRAMO NORTE

Da Redação Navegação 02/10/2024 - 19:42



A Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos (SNHN/MPor), esclareceu em reunião com cientistas especializados no bioma Pantanal que o atual projeto de hidrovía do Rio Paraguai não prevê dragagem de aprofundamento no Tramo Norte, entre Cáceres (MT) e Corumbá (MS). O secretário da pasta, Dino Antunes, procurou tranquilizar pesquisadores e ambientalistas, afirmando que o trecho continuará sendo utilizado apenas por embarcações de pequeno e médio porte, evitando grandes impactos na planície alagada do Pantanal.

A reunião foi motivada por preocupações levantadas em uma carta aberta enviada ao governo em agosto, apontando os riscos ecológicos de uma dragagem mais intensa no Tramo Norte, uma área sensível do Pantanal que abriga biodiversidade valiosa em áreas protegidas. Antunes garantiu que o projeto no Tramo Sul, já navegável, exige apenas manutenção para evitar impactos ambientais.

Atualmente, a hidrovía do Rio Paraguai transporta cerca de 8 milhões de toneladas de carga por ano, principalmente minério de ferro e soja. O MPor estima que, se esse volume fosse transportado por rodovias, seria necessário o uso de 200 mil caminhões para cobrir a mesma distância.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/10/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 03/10/2024