

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 107/2024
Data: 07/10/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MARCO LEGAL DEVE MODERNIZAR PORTOS	4
'OS PROCESSOS DE ARRENDAMENTO PASSAM POR AÇÕES INTEGRADAS'	6
EMPRESAS DE CRUZEIROS DE LUXO BUSCAM NOVOS CLIENTES NO BRASIL	8
PORTO DE SANTOS PERDE CARGAS DEVIDO À CAPACIDADE ESGOTADA, AFIRMA CECAFÉ	9
EMBARQUES DE CAFÉ NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO NÃO DEVEM SER REGULARES.....	10
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	10
CASA DOS VENTOS PASSA A FORNECER ENERGIA LIMPA CERTIFICADA PARA PECÉM	10
MME ABRE CHAMADA PÚBLICA PARA SELEÇÃO DE HUBS DE HIDROGÊNIO DE BAIXA EMISSÃO	12
SETOR DE EÓLICA E SOLAR ENXERGA COM BONS OLHOS LEILÃO DE ARMAZENAMENTO EM BATERIAS	12
ESTALEIRO EM SUAPE: CEOS DOS GRUPOS VARD E FINCANTIERI CREEM EM RETOMADA	14
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	15
RESOLUÇÃO QUE ESTABELECE CRITÉRIOS PARA O AFRETAMENTO DE EBNs SERÁ TEMA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NESTA QUARTA-FEIRA (09).....	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	16
DE NORTE A SUL DO PAÍS, SAIBA ONDE OS SERVIÇOS DIGITAIS DA SENATRAM TÊM FACILITADO A VIDA DOS BRASILEIROS	16
TRÂNSITO - VOCÊ SABE O QUE É E COMO FUNCIONA O RECALL? A SENATRAM TIRA SUAS DÚVIDAS.....	18
FERROVIAS - APROVADAS NOVAS REGRAS PARA PEDIDOS DE AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA: INTERESSADOS DEVEM DEMONSTRAR VIABILIDADE DA PROPOSTA	20
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA GUIA DE DEBÊNTURES QUE ESCLARECE DÚVIDAS PARA EMISSÃO DE TÍTULOS INCENTIVADOS E DE INFRAESTRUTURA	21
PORTAL PORTO GENTE.....	21
TRANSPORTE HIDROVIÁRIO: UM CAMINHO SUSTENTÁVEL E SUBUTILIZADO NO BRASIL	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	22
EDITORIAL – A FERROVIA, UM CAMINHO PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA BRASILEIRA	22
NACIONAL - HUB – CURTAS - CIDADES PORTUÁRIAS ELEGEM PREFEITOS NO 1º TURNO.....	23
<i>Portos e eleições 1</i>	23
<i>Portos e eleições 2</i>	23
<i>Portos e eleições 3</i>	23
<i>Portos e eleições 4</i>	24
NACIONAL - VOA BRASIL EXPANDE TURISMO E ULTRAPASSA 12 MIL RESERVAS DE PASSAGENS.....	24
FERROVIAS - ANTT APROVA NOVAS REGRAS PARA AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS	25
BRASIL EXPORT - EXPO BRASIL EXPORT APRESENTA LISTA QUALIFICADA DE PARCEIROS DURANTE FÓRUM.....	25
NACIONAL - FERROVIAS TÊM BAIXA UTILIZAÇÃO E NECESSITAM DE MODERNIZAÇÃO, DIZ TCU.....	26
REGIÃO SUL - OBRAS DE AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE LONDRINA CHEGAM A 90%.....	27
REGIÃO SUDESTE - SP VÊ POTENCIAL NO BIOMETANO PARA GERAR 20 MIL EMPREGOS E REDUZIR EMISSÕES	28
NACIONAL - NAVIO QUE PERDEU CONTÊINERES NO MAR ATRACA NO PORTO DE SANTOS	29
INTERNACIONAL - TENSÃO NO ORIENTE MÉDIO PODE DESESTABILIZAR MERCADO DE PETRÓLEO	30
NACIONAL- PRIMEIRO GRUPO DE BRASILEIROS REPATRIADOS DO LÍBANO DESEMBARCA EM SP.....	31
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM FECHA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE ENERGIA LIMPA NO CAIS	32
REGIÃO NORDESTE - “CLUSTER É DESAFIO ESTRATÉGICO NA BUSCA POR DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL”.....	33
AEROPORTOS - AEROPORTOS DO NE RECEBEM MAIS DE R\$ 900 MI EM INCENTIVOS FISCAIS	34
PORTO DE SANTOS - APS PUBLICA EDITAL PARA DERROGAGEM DE PEDRAS NO CANAL DE ACESSO	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - QUEM CUIDA DA PORTA DE ENTRADA DE SUA CASA?.....	36
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A AMAZÔNIA DOS RIBEIRINHOS	38
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	39
BRASIL ELEVA EXPORTAÇÕES DO AGRO PARA O MÉXICO.....	39
EXPORTAÇÕES SOMAM US\$ 255,4 BILHÕES ATÉ SETEMBRO	40
HIDROVIAS DO BRASIL E UNICAMP IMPULSIONAM FORMAÇÃO PROFISSIONAL PARA ESTUDANTES NO SETOR DE LOGÍSTICA...	41
SP CONVOCA PARA AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE PROJETOS DO TÚNEL IMERSO SANTOS–GUARUJÁ.....	42
EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA.....	43
SOB CRÍTICAS DE AMBIENTALISTAS E APOIO DAS PETROLEIRAS, REINO UNIDO ANUNCIA £22 BI PARA CCUS	43



URNAS DEFINEM PREFEITOS QUE VÃO GERIR R\$ 122,8 BILHÕES EM ROYALTIES E PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS NOS PRÓXIMOS QUATRO ANOS	45
JORNAL O GLOBO – RJ.....	47
NAVIO QUE COLIDIU COM A PONTE RIO-NITERÓI DEIXA PORTO DO RIO APÓS DOIS ANOS E VAI PARA A TURQUIA.....	47
LULA SE REÚNE COM HADDAD E GALÍPOLO UM DIA ANTES DE SABATINA PARA O BC	47
PETROBRAS QUER TURBINAR CAMPO GIGANTE DE TUPI, QUE PRODUZ MAIS PETRÓLEO DO QUE A VENEZUELA.....	48
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	49
AMAZÔNIA: GRUPO CANADENSE AVANÇA EM PROJETO DE R\$ 13,7 BILHÕES PARA EXTRAÇÃO DE POTÁSSIO	49
DIRETOR DA ANEEL DÁ AVAL À TRANSFERÊNCIA DA AMAZONAS ENERGIA PARA IRMÃOS BATISTA	52
BNDES PREVÊ R\$ 100 MILHÕES PARA PROJETOS DE INSTALAÇÃO DE TORRES DE INTERNET EM FAVELAS	54
VALOR ECONÔMICO (SP).....	56
ECORODOVIAS TEM TRÁFEGO DE 53 MILHÕES DE VEÍCULOS EM SETEMBRO, ALTA DE 11% NO ANO.....	56
VENDAS DE VEÍCULOS CRESCERAM 19,5% EM SETEMBRO, APONTA ANFAVEA	56
COSAN ASSUME PAPEL DE DESTAQUE NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA.....	58
VINCI PARTNERS MIRA SANEAMENTO, PORTOS E ENERGIA.....	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	61
ESTALEIRO EBR ENTREGA MÓDULOS PARA FPSO P-79.....	61
NAVEGAÇÃO NO RIO AMAZONAS ENFRENTA DIFICULDADES CRÍTICAS COM SECA E BAIXO CALADO.....	61
EMENDA PROPÕE MAIS CONDICIONANTES PARA BENEFÍCIOS FISCAIS A NTS	62
BAHIA LANÇA CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL.....	64
FIM DA GREVE NOS PORTOS DOS EUA ALIVIA CADEIAS DE SUPRIMENTOS.....	64
CRISE NO ORIENTE MÉDIO ELEVA CUSTO DOS FRETES MARÍTIMOS E AFETA LOGÍSTICA GLOBAL	65
ULTRACARGO INVESTIRÁ R\$ 11,5 MILHÕES EM VILA DO CONDE.....	66
PORTOSRIO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS E PARCERIAS PARA PORTOS FLUMINENSES	67
ANTAQ REALIZA REUNIÃO SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR PARA DEFINIR AGENDA REGULATÓRIA	67
APM CONCLUI OBRA DE DEMOLIÇÃO PARA IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL EM SUAPE	68
PECÉM FIRMA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE ENERGIA LIMPA.....	68
FINCANTIERI VÊ POTENCIAL NA RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL.....	69
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	69
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	69



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MARCO LEGAL DEVE MODERNIZAR PORTOS

Revisão da Lei Federal 12.815/2013 será tema de debate no 2º Encontro Porto & Mar, do Grupo Tribuna, no próximo dia 29, em Brasília

Por Bárbara Farias



Agilidade para as concessões e autorizações de portos públicos e privados e para a contratação de pessoal é o que se busca na revisão da lei (Alexsander Ferraz/AT)

O setor privado quer uma legislação mais flexível para as concessões e autorizações de portos públicos e privados e para a contratação de pessoal, além de segurança jurídica e redução da carga tributária. Para isso, a aposta é na reforma da chamada Lei dos Portos (12.815/2013), tema central do 2º Encontro Porto & Mar 2024, que o Grupo Tribuna promoverá no próximo dia 29,

em Brasília.

O tradicional evento, que se destaca pela agenda técnica e debate de temas relevantes ao setor, terá como um dos palestrantes o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Douglas Alencar. Ele preside a Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos), criada pela Câmara dos Deputados para tratar da atualização do marco legal portuário.

Em entrevista para A Tribuna, Alencar diz que a legislação precisa acompanhar a evolução dos portos. “A experiência acumulada nos últimos dez anos permitiu identificar os diversos gargalos regulatórios, ambientais, concorrenciais e trabalhistas, que serão enfrentados na proposta. Espera-se que sejam urgentemente superados para garantir maior eficiência e competitividade ao setor portuário, em benefício da economia e da sociedade”. A proposta final deverá ser votada pelo colegiado antes do encontro, no próximo dia 23, e enviada à Câmara.

O que se busca

O ministro explica que a reformulação da lei é estruturada sobre três eixos, tendo como premissa o “combate à burocracia excessiva e à falta de segurança jurídica” por meio de processos “céleres e simplificados para as concessões e arrendamentos em portos públicos e autorizações para portos privados. Tudo sem riscos ou prejuízos ao interesse público”.

Alencar pontua que um dos caminhos é a descentralização da gestão portuária, conferindo mais autonomia à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e às autoridades portuárias, desde que o controle continue a cargo do poder concedente e do Tribunal de Contas da União (TCU).

“Discute-se também mais liberdade para investimentos em terminais concedidos e arrendados, sem revisões contratuais, garantindo-se a maior concorrência com os portos privados”.

Outra questão se refere à sustentabilidade, com estímulo ao desenvolvimento e uso de energias sustentáveis e adaptação de portos às mudanças climáticas. “Há um processo em curso de modernização dos navios, cada vez maiores e com energia sustentável, e os portos brasileiros precisam estar preparados para recebê-los”.

Concessão de canais de acesso



O ministro acrescenta que outra proposta em estudo trata da “possibilidade de concessão de canais de acesso e bacias de evolução, aliás, como já se pretende em relação aos Portos de Paranaguá e Antonina (PR)”.

Alencar salienta que a contratação de mão de obra portuária é um dos pontos sensíveis do projeto, pois há proposições em defesa da manutenção da exclusividade — sistema atual — quanto da mudança para da regra para prioridade.

Atualmente, os trabalhadores portuários avulsos (TPAs) são contratados via Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário (Ogmo). “A liberdade econômica prevista no texto da Constituição, segundo tem sido proclamado pelo Supremo Tribunal Federal (STF), não se mostra compatível com modelos rígidos e inflexíveis de atuação empresarial. A própria Lei 12.815/2013, nesse capítulo da exclusividade, está sendo questionada no STF, em ação direta de inconstitucionalidade (Adin)”, observa.

Na visão de Alencar, “a modernização do setor passa pela ampliação das possibilidades de recrutamento de mão de obra, seja avulsa, seja vinculada, por operadores portuários. Não se trata de precarizar, mas de ampliar e racionalizar as possibilidades de acesso ao trabalho portuário”.

Ele cita ainda a Convenção 137, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que “indica a vinculação, a contratação celetista, como o caminho natural no processo de transição da mão de obra portuária”. Para ele, frente à evolução tecnológica, com automação acelerada e inteligência artificial, “é urgente” adotar “um sistema eficiente de treinamento e qualificação dos atuais e futuros TPAs para as operações portuárias”.

Regulação também será debatida em evento

Outro palestrante do 2º Encontro Porto & Mar 2024 será o diretor da Antaq Wilson Lima Filho, que comanda o painel “Os Instrumentos de exploração da atividade portuária”.

“Vou falar sobre as atividades da Antaq e os desafios do setor, com foco nas atividades regulatórias, transição energética, mudanças climáticas e a concessão de hidrovias, bem como a importância da relação Porto-Cidade entre outros temas. Na pauta, como sempre, a essencialidade do binômio navio-porto”, diz.

Ele destaca a satisfação em participar do evento. “Agradeço muito ao Grupo Tribuna por esse convite. Os demais painelistas que estarão ao meu lado são profissionais com notório saber no setor portuário”.

Destravar agendas

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, que organiza e vai mediar o evento, comenta que a ideia foi levar ao debate temas importantes que travam as agendas portuárias atualmente.

“Os participantes poderão trazer suas opiniões e sugerir como conseguiremos avançar. Dar luz para esses temas mostra o compromisso do Grupo Tribuna com o Porto de Santos e, conseqüentemente, com os portos do Brasil”.

Ele enfatiza que as concessões, a estabilidade jurídica e o emprego estão e sempre estarão na agenda das cidades e dos portos. “Muito mais do que a relação do porto com a cidade, é importante se preocupar com a relação do porto com a carga. O negócio portuário é o pilar que sustenta a relação do porto com a cidade”.

Programação

Data - 29 de outubro

Local - B Hotel Brasília

14h - Credenciamento

14h20 - Abertura – Marcos Clemente Santini, diretor-presidente de A Tribuna

14h30 - Painel 1 – Os Instrumentos de exploração da atividade portuária. Palestrante: Wilson Lima Filho, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

15h - Debatedores: Alex Ávila, secretário nacional de Portos; Mário Povia, diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI); Gilmara Temóteo, diretora executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph); Cristina Wadner, advogada especialista em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro; Thiago Miller, advogado especialistas em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro.

15h30 - Painel 2 - Ceportos - O anteprojeto de lei para revisão do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela união de portos e instalações portuárias brasileiras. Palestrante - Douglas Alencar, ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e presidente da Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos).

16h - Debatedores: Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e membro relator da Ceportos; Jacqueline Wedpap, diretora executiva do Instituto de Praticagem do Brasil e membro da Ceportos; Carlos Müller, gerente de Relações Institucionais e Governamentais da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove); Aristides Russi Júnior, diretor executivo da JBS Terminais; Carlos Mariotti, gerente executivo de Política Industrial da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá); Marcelo Sammarco, advogado especialista em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório; Eduardo Heron, diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé).

18h - Encerramento

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 07/10/2024

'OS PROCESSOS DE ARRENDAMENTO PASSAM POR AÇÕES INTEGRADAS'

É o que afirma o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Eduardo Nery

Por *Ted Sartori*



"A expansão da capacidade para movimentação de contêineres no Porto de Santos passa pela definição de políticas públicas", afirmou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery (Alexander Ferraz/Arquivo AT)

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery conversou com A Tribuna sobre as iniciativas da agência, como o trabalho de fiscalização nos portos do Brasil, além de revelar os principais projetos nos quais a Antaq vem trabalhando atualmente.

Qual é o papel da Antaq e como ela atua?

A Antaq é responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária. A agência se dedica a tornar mais econômica e segura a movimentação de pessoas e bens pelas vias aquaviárias brasileiras, observando padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas.

A Antaq ganhou mais destaque nos últimos anos, estreitou laços com o Governo Federal e com a iniciativa privada. Por que essa proximidade é importante?

O diálogo com a iniciativa privada é importante para manter as pautas regulatórias atualizadas e alinhadas com a necessidade do mercado, ao mesmo tempo em que o interesse público é respeitado. Um exemplo disso é o Navegue Simples, que vai desburocratizar processos e acelerar etapas de autorizações de TUPs (terminais privados) e arrendamentos. O diálogo com o Governo Federal é imprescindível para troca de experiências, como a implementação pioneira do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), por parte da Antaq, que se expandiu para outros órgãos de governo.

Como a Antaq faz para evitar concorrência desleal nos portos e cobranças abusivas?



A Antaq atua para coibir práticas anticoncorrenciais por meio de fiscalizações e de denúncias recebidas. Nos arrendamentos portuários, a Agência tem se utilizado cada vez mais de análises concorrenciais para avaliar a necessidade de estabelecer remédios concorrenciais ou restringir a participação de interessados que possam caracterizar algum tipo de assimetria concorrencial. Nesse sentido, a Antaq tem contato inclusive com o apoio do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para realizar tais análises, a exemplo do ocorrido nos estudos do STS10, em 2022.

Como é a fiscalização?

É feito um planejamento, com a elaboração e o ajuste do Plano Anual de Fiscalização. Também é feito um processo de coordenação das ações de fiscalizações ao estabelecer padrões e orientações, o fomento da inteligência no processo, e a prestação de suporte adequado às unidades regionais. A Agência realiza fiscalizações programadas, que fazem parte do plano anual, as de rotina e as extraordinárias. A Agência preza pela fiscalização responsiva, que visa educar os usuários e o setor.

Como são as multas e quais as mais recorrentes?

A empresa receberá uma Notificação de Correção de Irregularidade (Noci) com prazo para regularização. Após o prazo, a equipe verificará se foi sanada a irregularidade. No caso negativo, a fiscalização lavrará Auto de Infração. Para infrações cujo dano já foi consumado, assim como para as que estão associadas a dano potencial grave, não haverá notificação. A empresa autuada terá a oportunidade de apresentar defesa por escrito, após a ciência da lavratura do Auto de Infração, e, depois, interpor recurso ou pedido de reconsideração em relação ao julgamento do auto por autoridade julgadora. As infrações mais recorrentes nas fiscalizações envolvendo todas as regionais são as seguintes: não assegurar condições mínimas de higiene e limpeza nas áreas e instalações; deixar de manter em local visível da embarcação ou nos postos de atracação o quadro de horários de saída, os preços a serem cobrados pela prestação do serviço, o número do respectivo documento de outorga, os números dos telefones da Ouvidoria da Antaq e da Capitania, Delegacia ou agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil em cuja jurisdição a embarcação opera; e deixar de atender às condições de pré-qualificação, nos termos de norma estabelecida pelo poder concedente.

Para a Antaq, o que diferencia o Porto de Santos dos demais?

Dada a importância do Porto de Santos para a movimentação do País, a Antaq procura direcionar suas ações para eliminar gargalos ou desenvolver ações estruturantes que possam contribuir para elevar a produtividade e o nível do serviço prestado pela autoridade portuária e operadora do cais santista. Dentre as ações consideradas estratégicas em andamento, destacamos a realização da fiscalização voltada a avaliar a efetividade dos serviços de dragagem contratados pela autoridade portuária e a fiscalização do contrato da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), realizado em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Em relação aos leilões em Santos, como a Antaq vem atuando?

Mais especificamente na área do STS10, já há um modelo? Os processos licitatórios de arrendamentos portuários em Santos passam por uma série de ações integradas que envolvem, além da Antaq, a Autoridade Portuária de Santos (APS), o Ministério de Portos e Aeroportos e o Programa de Parceria de Investimentos (PPI). Além desses, a Infra S.A. tem cumprido papel essencial na estruturação dos projetos para o Porto. Quanto à exploração do STS10, a expansão da capacidade para movimentação de contêineres no Porto de Santos passa pela definição de políticas públicas cuja decisão cabe ao Ministério de Portos e Aeroportos, que tem conferido a necessária prioridade ao assunto.

Sobre o SSE, chamado de TCH2, qual o posicionamento atual da Antaq?

Em relação ao SSE (Serviço de Segregação e Entrega), não há jurisprudência consolidada sobre o assunto. Além disso, as ações dizem respeito a casos concretos em que a Antaq não é parte no litígio. Por sua vez, o TCU (Tribunal de Contas da União) indeferiu recurso de reconsideração da Antaq contra acórdão que determinou a impossibilidade da cobrança do SSE. Diante da decisão recente do Tribunal, ainda que contrária ao posicionamento da Antaq, cabe à Agência dar cumprimento.

Quais os principais projetos a Antaq vem trabalhando atualmente?

Entre os principais projetos em andamento estão o programa de concessões de hidrovias; a elaboração do Navegue Simples; a modernização dos portos, por meio dos arrendamentos de terminais portuários; e, no eixo da sustentabilidade, a elaboração do inventário de emissões de carbono do transporte aquaviário e o aprimoramento do Índice de Desempenho Ambiental (IDA).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/10/2024

EMPRESAS DE CRUZEIROS DE LUXO BUSCAM NOVOS CLIENTES NO BRASIL

Norwegian Cruise Line e Oceania Cruises apostam no crescimento da demanda por cruzeiros internacionais entre os brasileiros

Por Ted Sartori



Diretora da Norwegian Cruise Line Holdings, Estela Farina vê o mercado brasileiro com grande potencial (Divulgação)

Com cinco navios passando pelos portos brasileiros na próxima temporada de cruzeiros, entre novembro deste ano e abril de 2025, a Norwegian Cruise Line e a Oceania Cruises demonstram otimismo com o crescimento da demanda no País.

A diretora da Norwegian Cruise Line Holdings no Brasil, Estela Farina, afirma que a empresa vê o mercado brasileiro com grande potencial e está comprometida em continuar oferecendo “experiências únicas e diferenciadas para este público”.

“Nos últimos anos, temos observado um crescente interesse dos brasileiros por viagens internacionais de cruzeiro, especialmente em roteiros que incluem destinos exóticos e serviços personalizados”, analisa.

O perfil do viajante brasileiro, segundo Estela, valoriza tanto o conforto quanto as experiências imersivas. “Nossos navios foram projetados para proporcionar exatamente isso, com entretenimento de classe mundial, alta gastronomia e uma grande variedade de atividades a bordo.”

Com forte atuação nas Américas, Europa e Ásia, a empresa não opera, no momento, cruzeiros domésticos no Brasil, mas garante estar comprometida em seguir expandindo a presença por aqui. “Temos um escritório regional que atua com o mercado local, oferecendo suporte aos agentes de viagens e clientes brasileiros. Nossa atuação é focada em trazer o melhor das nossas marcas de luxo e premium para os consumidores do Brasil, trabalhando em estreita colaboração com parceiros estratégicos para promover nossos cruzeiros internacionais”, comenta a diretora.

A reportagem perguntou a quantidade de brasileiros que viajam pela empresa, mas o número não foi informado.

Navios

Em dezembro, o Norwegian Star fará uma viagem de 17 dias partindo de Lisboa e passando pelas Ilhas Canárias e Brasil. Serão nove pontos de escala, entre eles, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, Porto Grande, Recife, Maceió, Salvador, Rio de Janeiro e Argentina.

Já em março de 2025, o mesmo navio fará um cruzeiro de 14 dias pela América do Sul. Partindo de Ushuaia, na Argentina, o navio passará por Stanley (Ilhas Falkland), Puerto Madryn (Argentina), Montevideu (Uruguai), Buenos Aires (Argentina), Punta del Este (Uruguai), São Paulo e Rio de Janeiro.

No caso dos navios da Oceania Cruises, o Nautica passará em novembro por Manaus, assim como o Sirena, mas em janeiro. O mês é o mesmo do Insignia, porém com paradas em Manaus, Rio de

Janeiro e Salvador. Já o Marina terá viagens em janeiro, março e abril do próximo ano, com paradas em Santos, São Francisco do Sul (SC), Balneário Camboriú (SC), Rio de Janeiro, Maceió e Salvador.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 07/10/2024

PORTO DE SANTOS PERDE CARGAS DEVIDO À CAPACIDADE ESGOTADA, AFIRMA CECAFÉ

Avaliação ocorre após o Porto de São Sebastião voltar a exportar café, em setembro, depois de mais de 60 anos sem movimentação do tipo

Por *Bárbara Farias*



A Autoridade Portuária de Santos (APS) garante que não há fuga de cargas do cais santista (Divulgação)

O Porto de Santos está perdendo cargas devido à 'capacidade esgotada'. A afirmação é do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) ao avaliar o embarque do produto para exportação no Porto de São Sebastião, em setembro, após mais de 60 anos sem esse tipo de operação no cais do Litoral Norte.

“É um reflexo dos desafios da infraestrutura portuária do País e do esgotamento do cais santista, que impõem dificuldades na consolidação das exportações das cargas containerizadas e levam as empresas a buscarem alternativas”, diz o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron.

Mais de 8 mil sacas de café verde produzidos em Minas Gerais e São Paulo foram embarcadas com destino à Alemanha no mês passado. A operação foi via breakbulk — quando o produto é transportado solto ou fracionado no porão do navio. O último embarque do setor cafeeiro no Porto de São Sebastião havia ocorrido na década de 1960.

Problemas

Heron ressalta que clientes estrangeiros estão deixando de receber as cargas em decorrência dos atrasos recorrentes nas atracações e nas alterações de escala de navios em Santos, “que contribuem para o aumento das rolagens de cargas e a lotação dos pátios dos terminais, impedindo o recebimento de novos contêineres destinados às exportações”.

Ele aponta ainda que os atrasos acabam gerando “lotação de pátios, impactos nas aberturas de gate e falta de janelas nos terminais, adicionando custos elevados e não previstos aos embarques de café”.

Heron menciona que os embarques de contêineres “vêm crescendo com o aumento das exportações de café, algodão e açúcar”, e que, para atender às novas demandas, é necessário investir no aumento da capacidade”.

APS nega

A Autoridade Portuária de Santos (APS) garante que não há fuga de cargas do cais santista. “Dados apontam crescimento de 53,5% no embarque de café por Santos entre os meses de janeiro e agosto deste ano em relação ao ano passado, passando de 1,03 milhão em 2023 para 1,59 milhão em 2024”.

A APS argumenta que nos primeiros sete meses do ano, o cais santista operou aproximadamente 72,5% do café exportado no País. O presidente da APS, Anderson Pomini, ressalta que “já promoveu reuniões com armadores, produtores de café e terminais para contribuírem com medidas que considerem importantes a serem adotadas para melhorar o desempenho”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 07/10/2024

EMBARQUES DE CAFÉ NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO NÃO DEVEM SER REGULARES

Complexo não prevê embarques regulares, mas mantém expectativa de futuras operações e expansão com novo terminal SSB01

Por **Bárbara Farias**



Porto de São Sebastião movimentou, de janeiro a setembro, cerca de 1,1 milhão de toneladas e, no acumulado dos últimos 12 meses, um total de 1,4 milhão de toneladas de cargas (Divulgação)

Porto de São Sebastião não fará embarques regulares de café, segundo informa a Companhia Docas de São Sebastião. Há, porém, a expectativa de continuar operando embarques de café no complexo portuário. “Não há atracções programadas e nem projeto para movimentar o produto de forma regular.”

A Autoridade Portuária afirma que o embarque de café, realizado entre os dias 8 e 12 de setembro, foi bem-sucedido e gerou expectativa. “A operação ocorreu dentro do prazo previsto pelo operador portuário.”

O Porto movimentou, de janeiro a setembro, cerca de 1,1 milhão de toneladas e, no acumulado dos últimos 12 meses, um total de 1,4 milhão de toneladas. Entre as principais cargas transportadas estão o açúcar a granel, a barrilha e o coque de petróleo.

A Autoridade Portuária informa ainda que o terminal SSB01, a ser arrendado, poderá operar até 4,3 milhões de toneladas por ano, quadruplicando a capacidade atual do Porto. O processo de arrendamento está em fase inicial.

O terminal ocupará uma área de aproximadamente 262 mil metros quadrados, com ao menos dois berços para atracção de navios, um sistema de recepção e expedição rodoviária para os caminhões de carga e estrutura de armazenagem para pelo menos 190 mil toneladas.

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**

Data: 07/10/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

CASA DOS VENTOS PASSA A FORNECER ENERGIA LIMPA CERTIFICADA PARA PECÉM

O consumo de energia elétrica no Porto é equivalente ao de uma cidade com cerca de 80 mil habitantes. Contrato de R\$ 41 milhões prevê economia e reinvestimento em descarbonização

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Atualmente o índice de utilização de energia elétrica nas operações no Pecém é de 70%, incluindo os guindastes usados para movimentação de contêineres e placas. Foto: Tatiana Fortes/Ascom CIPP

Com contrato de R\$ 41 milhões, o Porto de Pecém passará a ter fornecimento de eletricidade de origens renováveis da empresa Casa dos Ventos partir deste mês. O acordo tem duração de cinco anos e fará com que o terminal portuário seja abastecido por energia verde certificada pelo I-REC



(International Renewable Energy Certificate). O pacto irá gerar economia, que pretende ser reinvestida em projetos de descarbonização do Pecém.

O acordo foi firmado como resultado de uma concorrência pública, que além de analisar a estabilidade de preços, também buscava o compromisso com o uso de energia renovável para atender às operações do porto, que tem um consumo de eletricidade semelhante ao de uma cidade com cerca de 80 mil habitantes.

“Esse consumo reflete uma política voltada para a descarbonização das operações portuárias, incentivada pelo Governo do Estado, pelo porto e por seus operadores, que têm investido em equipamentos elétricos para substituir ou complementar os movidos a combustíveis fósseis”, avalia Hugo Figueirêdo, presidente do Complexo do Pecém

A ação de migrar do mercado cativo para o Ambiente de Contratação Livre (ACL) sempre foi uma das opções para o porto, segundo o engenheiro José Carneiro Júnior, líder dos estudos técnicos do processo no Complexo do Pecém. Entretanto, questões tributárias relacionadas aos incentivos fiscais do porto, os riscos e a instabilidade dos preços do mercado energético tornavam essa opção pouco atrativa.

“Esse cenário mudou diante da agenda mundial de descarbonização e transição energética, que dialoga com os projetos de hidrogênio verde (H2V) e com a eletrificação das operações portuárias”, comentou José Carneiro.

A substituição de equipamentos à combustão por elétricos na atividade portuária se mostra uma tendência irreversível, segundo o gerente de Manutenção do Complexo do Pecém, Marco Ximenes.

Fornecimento atual de energia

O porto cearense é atendido por duas linhas de transmissão da concessionária local de energia, além disso, conta com uma usina de geração a gás. Atualmente o índice de eletrificação das operações no Pecém é de 70%, incluindo os guindastes usados para movimentação de contêineres e placas, além da esteira que transporta insumos para a siderúrgica da ArcelorMittal.

Com isso, a projeção é que, nos próximos anos, o complexo portuário continue a avançar nesse processo, com projetos de investimento na casa de R\$ 15 milhões apenas em 2025 para gerar maior confiabilidade do Sistema Elétrico do Porto do Pecém, melhorando as redundâncias, proteção, monitoramento e controle. Também existem planos para o fornecimento de energia para navios, pelo sistema shore power, que permitirá a redução das emissões das embarcações atracadas.

“Isso se deve à eliminação da logística de abastecimento, à redução de riscos e custos ambientais decorrentes de vazamentos e acidentes, além do fato de os equipamentos elétricos, em geral, apresentarem menores custos de manutenção. A aquisição de energia no mercado livre a um custo mais baixo, sob aspectos econômicos e ambientais, impulsiona ainda mais essa transição”.

Fundado em 2007, a Casa dos Ventos é uma empresa focada na geração de energias sustentáveis, principalmente a eólica. No total já foram investidos mais de R\$ 17 bilhões em projetos da companhia, que somados geram mais de 3,4 GW, evitando a emissão de cinco toneladas de CO2 anualmente, além disso outras plantas estão em desenvolvimento, com expectativa de superarem a barreira de 50GW

A maior parte dos parques e usinas da Casa dos Ventos se localiza no Nordeste: são 16, entre ativas e em desenvolvimento. O estado do Rio Grande do Norte é o com maior presença, com oito, outros estados como Bahia, Piauí e Ceará também são contemplados pelas atividades da empresa. A companhia também tem instalações nos estados de Goiás e do Mato Grosso do Sul.

*Com informações do Governo do Ceará

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 07/10/2024

MME ABRE CHAMADA PÚBLICA PARA SELEÇÃO DE HUBS DE HIDROGÊNIO DE BAIXA EMISSÃO

Propostas de apoio ao desenvolvimento de hubs de hidrogênio de baixa emissão de carbono em escala comercial

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Medida vai atender ao desenvolvimento da indústria de hidrogênio verde no Nordeste. Foto: Ari Versiani/EDP/Divulgação

O Ministério das Minas e Energia (MME) abriu chamada pública para identificar propostas para projetos de hubs de hidrogênio de baixa emissão de carbono. O objetivo é a descarbonização da indústria brasileira.

A consolidação de polos (hubs) de hidrogênio de baixa emissão faz parte do Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2), cujo Plano de Trabalho Trienal 2023-2025 estabeleceu que a implantação dos hubs é estratégica para a meta de descarbonização da economia nacional até 2035.

A manifestação de interesse aberta pelo MME se dá com a colaboração do Brazil-UK Hydrogen HUB (HUB H2) no âmbito da cooperação Brasil – Reino Unido e pretende identificar propostas de apoio ao desenvolvimento de hubs de hidrogênio de baixa emissão de carbono em escala comercial.

Hub deve ter sinergia com infraestrutura

As propostas ideias serão aquelas que tenham maior sinergia entre a geração de energia e o uso de infraestruturas associadas, com o intuito de catalisar os esforços nacionais para a descarbonização de setores de difícil abatimento. Nesse caso, as infraestruturas necessárias à produção, armazenamento e transporte de hidrogênio de baixo carbono também devem ser parte do hub.

O período de candidaturas inicia-se em 3 de outubro e estará aberto até as 23h59 do dia 2 de novembro de 2024.

Os candidatos cuja proposta seja selecionada serão notificados até 06 de dezembro, salvo especificação em contrário.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 07/10/2024

SETOR DE EÓLICA E SOLAR ENXERGA COM BONS OLHOS LEILÃO DE ARMAZENAMENTO EM BATERIAS

O governo federal está sugerindo fazer o primeiro leilão de armazenamento em baterias em junho de 2025

Por Ângela Fernanda Belfort - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



O armazenamento em baterias vai beneficiar a geração eólica e solar, que tem uma matéria-prima, variável. Foto: koiguo | Getty Images

Representantes do setor de geração eólica e solar enxergam com bons olhos o futuro Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência com sistemas de armazenamento em baterias, que deve ocorrer em junho de 2025. O governo federal abriu uma consulta pública para coletar informações que serão usadas para realizar o primeiro Leilão deste tipo.



Tanto a geração eólica como a solar têm como matérias primas, respectivamente, os ventos e o sol que são variáveis. O armazenamento em bateria vai permitir que este tipo de geração armazene a energia e injete no Sistema Interligado Nacional (SIN) na hora que for mais conveniente para o sistema como um todo.

Por exemplo, a geração solar produz energia durante o dia e o horário de ponta de consumo do Brasil é a partir das 17h. Com as baterias, a energia gerada por estes sistemas vai poder ser injetada no começo da noite, quando o País precisa de mais energia. “Estamos muito esperançosos com o leilão das baterias em 2025. A solar e a eólica precisam muito das baterias porque a matéria-prima é variável e não está disponível durante todo o dia”, comenta o diretor técnico e regulatório da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (ABSolar), Carlos Dornellas.

A previsão é de que estes grandes sistemas de baterias – aprovados no leilão – entrem em operação em 2029. “Este prazo é longo e acreditamos que isto poderia acontecer em menos tempo”, argumenta Carlos.

A presidente executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Elbia Ganoum, diz que o armazenamento em baterias é importante para o setor e vai ajudar na operação do Sistema Interligado Nacional (SIN) como um todo.

Atualmente, as empresas de geração eólica e solar estão tendo que diminuir a sua geração de energia a pedido do Operador Nacional do Sistema (ONS) que determina como funciona o SIN. Um dos fatores que podem fazer tanto a geração eólica como a solar terem menos corte de geração é o armazenamento em bateria.

O Ministério de Minas e Energia abriu uma consulta pública para coletar informações que serão usadas para realizar o primeiro Leilão de Reserva de Capacidade na forma de Potência com sistemas de armazenamento em baterias. As contribuições podem ser enviadas até o dia 28 de outubro.

Experiências com baterias

Existem várias experiências com grandes baterias, como em Fernando de Noronha, os sistemas isolados da Amazônia e a subestação da Eletrobras-Chesf de Messias, em Alagoas, que recebeu um investimento de R\$ 15 milhões via projeto de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (P&D+I). A iniciativa tem o apoio do programa de PDI Aneel, da agência reguladora.

Denominado HBESS Messias, o projeto implantou um sistema híbrido de geração e armazenamento de energia, com capacidade instalada de 1 MW, para suprir a subestação. O diretor-presidente da Eletrobras Chesf, João Henrique Franklin, diz, via assessoria de imprensa, que este projeto “sinaliza um novo futuro para a operação das subestações, esta proposta inovadora possibilita a utilização de alternativa de energia limpa e com segurança operativa nas subestações, especialmente em instalações estratégicas para o setor.

Ele também argumenta que o sistema desenvolvido na subestação traz múltiplos benefícios ao sistema, como a redução de custos operacionais e de manutenção (O&M), o controle de demanda, a compensação de geração distribuída (GD), entre outros. Geração distribuída é aquela em que a geração solar é feita por pequenos sistemas, geralmente, no telhado das casas.

O gestor do projeto e engenheiro de P&D, José Bione, explica que o sistema utiliza gestão de energia feita por um sistema inteligente, que controla carregamento e descarga. Segundo ele, a SE Messias podendo operar até 12h sem precisar da rede distribuição local por causa da energia armazenada nas baterias.

Ainda de acordo com informações da Eletrobras, o HBESS vai gerar oportunidades para todo o sistema Eletrobras, seja na hibridização de sistemas e participação em leilões de capacidade remanescente com plantas solares, eólicas, armazenamento de energia entre outros.

*Com informações da Eletrobras Chesf

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 07/10/2024

ESTALEIRO EM SUAPE: CEOS DOS GRUPOS VARD E FINCANTIERI CREEM EM RETOMADA

Visita de executivos de grupos italiano e norueguês proprietários de estaleiro ao complexo industrial e portuário pernambucano coincide com a retomada de investimentos federais no setor naval

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Localizado em Ipojuca, o Estaleiro VARD Promar opera desde 2013 e é considerado uma das estruturas navais mais modernas da América do Sul. Foto: Estaleiro VARD Promar/Divulgação

Em visita ao Complexo Industrial Portuário de Suape, CEOs dos grupos VARD e Fincantieri discutiram o avanço da indústria naval brasileira e mostraram animação para o futuro do setor no país. O Estaleiro VARD Promar, localizado no ancoradouro pernambucano, foi um dos destaques da conversa, devido à sua grande efetividade e experiência na construção de Offshore Support Vessels (OSVs) e transportadores de gás.

Durante a visita, o CEO e diretor-geral do grupo Fincantieri, Pierroberto Folgiero, e o CEO do VARD Group, Alberto Maestrini, estiveram reunidos com Túlio Vilaça, secretário da Casa Civil de Pernambuco, e Guilherme Cavalcanti, secretário de Desenvolvimento Econômico, além do diretor-presidente do complexo portuário, Marcio Guiot.

A vinda dos CEOs aconteceu com o principal objetivo de contribuir para o resgate da indústria naval no país, iniciativa do governo federal. No mês de agosto foi assinada a medida provisória (MP) 1255/24 que criou incentivos fiscais e econômicos para esse setor e o de petróleo.

A MP permite a depreciação acelerada – meio de reduzir o Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) pagos pelas empresas beneficiadas – para novos navios-tanque produzidos e comprados até 31 de dezembro de 2026 em estaleiros brasileiros e empregados no transporte de cabotagem de petróleo e seus derivados a partir de 1º de janeiro de 2027.

Com a campanha de reconstrução da indústria naval criando força no país, Pernambuco pretende investir e aproveitar essa oportunidade que está sendo gerada pelo mercado. Segundo Túlio Vilaça, “a governadora Raquel Lyra articula a reativação da indústria naval em Pernambuco e não vai medir esforços para que nossos estaleiros retomem a produção nesse novo momento da economia do Brasil”.

“O descomissionamento de plataformas da Petrobras, o desenvolvimento do mercado de eólica offshore e o aquecimento do mercado de manutenção de navios representam uma oportunidade única para as capacidades já instaladas da indústria naval em Pernambuco.”, declarou Guilherme Cavalcanti.



Visita de executivos estrangeiros a Suape ocorre no momento em que o governo federal sinalizou a retomada da produção naval brasileira. Foto: Suape/Divulgação

Estrutura do estaleiro VARD Promar

Um dos pontos destacados foi o Estaleiro VARD Promar, que tem como proprietário a Fincantieri, que se mostra uma das instalações de construção naval mais modernas da América do Sul. Construído em 2013, o estaleiro tem uma instalação totalmente integrada,

podendo assim realizar todo o processo de construção naval, e é especialista na construção de OSVs complexos (embarcações de apoio offshore) e transportadores de gás.

“Estou verdadeiramente impressionado pelo potencial do Estaleiro VARD Promar que a Fincantieri apoiou durante a parte do ciclo decrescente. Hoje, está melhor posicionado para aproveitar o novo ciclo de mercado que temos pela frente, no contexto da política industrial brasileira para construção naval, com foco crescente em reparos e manutenção, reformas e novas construções”, comentou Pierroberto Folgiero.

O Grupo Fincantieri tem mais de 230 anos de história e é uma das seis grandes estatais da Itália, chegando a ser responsável por 3% do PIB do país europeu. Com mais de 7 mil navios construídos a empresa é líder em todos os segmentos navais de alto valor agregado: navios de cruzeiro, embarcações de defesa e embarcações offshore especializadas.

Fornecedor exclusivo da Marinha Italiana e parceiro da Marinha dos EUA e de marinhas estrangeiras, ela emprega mais de 21 mil funcionários e gera cerca de 90 mil empregos em 18 instalações implantadas em quatro continentes.

Em fevereiro deste ano, a Fincantieri e a Edge, estatal dos Emirados Árabes e um dos principais grupos de tecnologia avançada e defesa do mundo, firmaram uma joint venture, avaliada em aproximadamente 30 bilhões de euros. O negócio aproveitará as oportunidades globais no setor de construção naval, concentrando-se na produção de diversas embarcações avançadas.

A VARD é uma empresa norueguesa de construção naval, que desde 2013 faz parte do Grupo Fincantieri. Com instalações de construção naval em diversos países do mundo, como por exemplo Romênia, Brasil e Vietnã, é uma das líderes mundiais em construção naval especializada para o mercado offshore.

A companhia também constrói navios especializados, balsas abastecidas de gás natural liquefeito (GNL), embarcações navais e barcos de patrulha da guarda costeira, navios de gás liquefeito de petróleo (GLP), embarcações de pesca e quebra-gelos, todos com personalização específica para a necessidade de cada cliente.

Outras autoridades que também estiveram em Suape foram Alessandro Marchini e Claudio Cisilino, ambos sêniores staff Fincantieri; Amrit Bullard, VARD Group; Alessandro Lombardi, presidente da Piemonte Holding; Dianna Souza, VARD GROUP; e Walter Bombarda, do Estaleiro VARD Promar.

Fonte: ME – Movimento Econômico

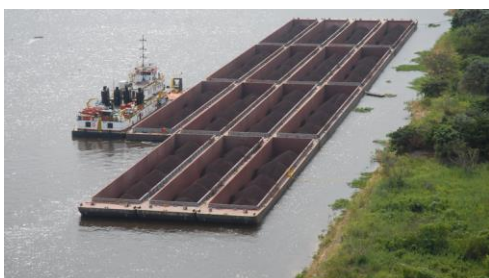
Data: 07/10/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

RESOLUÇÃO QUE ESTABELECE CRITÉRIOS PARA O AFRETAMENTO DE EBNS SERÁ TEMA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA NESTA QUARTA-FEIRA (09)



Sessão será transmitida pelo canal da ANTAQ no YouTube com início às 15h. Contribuições podem ser enviadas até 23 de outubro de 2024

Brasília, 07/10/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realiza na próxima quarta-feira (09) a Audiência Pública 11/2024, que visa a obtenção de subsídios para o aperfeiçoamento da proposta de revisão da Resolução Normativa 01/2025.



O normativo trata dos procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso.

Dinâmica da Audiência

Os interessados em se manifestar devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940, podendo enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito. O período de inscrição será das 9h às 13h do dia 09 de outubro de 2024.

Também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Teams". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Teams" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos a audiência pública estarão disponíveis neste link em breve. O período de contribuições para a Audiência Pública 11/2024 se estende até às 23h59 do dia 23 de outubro de 2024.

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

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia112024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

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

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

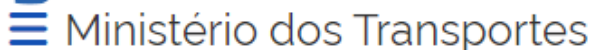
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 07/10/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

DE NORTE A SUL DO PAÍS, SAIBA ONDE OS SERVIÇOS DIGITAIS DA SENATRAN TÊM FACILITADO A VIDA DOS BRASILEIROS



Levantamento da Secretaria Nacional de Trânsito indica que Detrans de 21 estados aderiram à Venda Digital. Já a Indicação de Real Infrator on-line está disponível em 15 unidades da Federação. Ambos os serviços poupam tempo e agilizam processos dos cidadãos

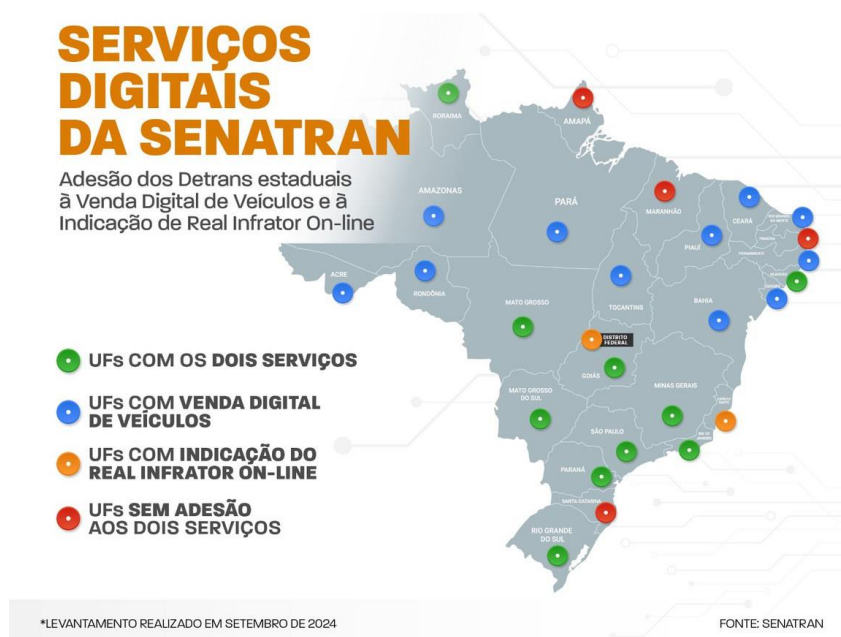
Carteira Digital de Trânsito (CDT) oferece inúmeras facilidades ao cidadão - Foto: Vosmar Rosa/MT

A Carteira Digital de Trânsito (CDT) é um aplicativo da

Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) que oferece inúmeras facilidades ao cidadão. Com ela, é possível guardar, no celular, a habilitação e o documento do veículo que esteja em seu nome - é uma forma segura de ter os documentos sempre à mão, com a mesma validade dos originais impressos.

Além disso, a CDT também pode oferecer dois serviços que economizam tempo e facilitam a vida de condutores e proprietários de veículos: a Venda Digital e a Indicação de Real Infrator on-line. Para que os moradores de um estado tenham essas funcionalidades digitais à disposição, o órgão de trânsito da região precisa ter aderido aos serviços.

Estimular a participação dos diferentes órgãos de trânsito em todo o país é um dos desafios abraçados pela atual gestão do Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito. “A Senatran trabalha para tornar a vida do cidadão e dos gestores de trânsito mais ágil e menos burocrática, e umas das formas de fazer esse trabalho é implementando a agenda digital nos sistemas de trânsito”, afirma o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.



Vender carro ficou mais fácil

De acordo com o levantamento da Senatran, até o final do mês de setembro, os Departamentos de Trânsito (Detrans) de 21 estados aderiram ao serviço de Venda Digital. São eles: Alagoas, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná, Mato Grosso, Rio de Janeiro, Roraima, Rio Grande do Sul, São Paulo, Acre, Amazonas, Bahia, Ceará, Pará, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Rondônia, Sergipe, Tocantins e Piauí.

A Venda Digital de Veículos permite que a transferência de veículos seja realizada pelo aplicativo do CDT sem a necessidade de reconhecer firma, possibilitando que a comunicação de venda do veículo seja realizada usando apenas o aplicativo. Após a assinatura da autorização de transferência de propriedade pelo aplicativo, o comprador precisará ir ao Detran para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Para realizar a transferência de um veículo, tanto comprador quanto vendedor devem ter a CDT. Em seguida, o vendedor inicia a transferência via aplicativo, fornecendo detalhes do veículo e o CPF do comprador, que será notificado sobre a transação. A segurança é garantida por uma assinatura eletrônica.

Com a confirmação de ambas as partes, o aplicativo envia os dados para a Senatran, que processa a transferência e atualiza o registro do veículo em tempo real. Assim, é possível acompanhar todo o processo com rapidez e transparência. Vale lembrar que para usar o benefício, o documento do

veículo precisa ter sido emitido a partir de 4 de janeiro de 2021, quando o antigo Documento Único de Transferência (DUT) foi substituído pela versão digital (ATPV-e).

E se a multa não for minha?

Ainda conforme o levantamento da Senatran, o serviço de Real Infrator on-line teve a adesão dos Detrans de 11 estados e do Distrito Federal. Assim, além dos moradores da capital da República, a funcionalidade está disponível para os cidadãos de Alagoas, Goiás, Espírito Santo, Mato Grosso, Mato Grosso Do Sul, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Roraima e São Paulo.

A Indicação do Real Infrator pela internet oferece ao proprietário do veículo a oportunidade de indicação, via CDT, de que dirigia no momento e que a infração foi registrada, a qual fica na responsabilidade do dono do veículo caso o real condutor não for identificado de imediato.

Desta forma, caberá ao verdadeiro autor da infração – e não ao dono do veículo – arcar com os custos da multa específica e os pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) decorrentes da penalidade. Essa indicação do real infrator pode ser feita em até 30 dias, contando a partir da data de notificação. Importante lembrar que a transferência da multa só será permitida entre pessoas físicas.

Embora 15 Detrans estaduais não terem aderido ao Real Infrator on-line, em alguns municípios desses estados é possível contar com o serviço, pois prefeituras e/ou outros órgãos já permitem a operação. A lista de municípios participantes pode ser consultada neste link.

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

Data: 07/10/2024

TRÂNSITO - VOCÊ SABE O QUE É E COMO FUNCIONA O RECALL? A SENATRAN TIRA SUAS DÚVIDAS



Não atender ao chamamento de uma montadora para a troca de peça defeituosa põe em risco a vida de todos no trânsito. No país, até setembro, mais de 3,4 milhões de convocações para o procedimento estavam pendentes

Pátio de montadora: é de responsabilidade dos fabricantes convocar donos de veículos que apresentem defeitos - Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Conforme os dados mais recentes da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), de setembro deste ano, existem cerca de 3,4 milhões de recalls não atendidos no Brasil. Trata-se de casos em que condutores circulam em veículos com algum defeito de fabricação – ou componente defeituoso –, ignorando o chamado das montadoras para resolver um problema devidamente identificado pelo fabricante. A situação representa uma ameaça à segurança viária, colocando em risco a vida de todas as pessoas que circulam por uma via ao lado do veículo com problemas.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estabelece que é responsabilidade do fabricante comercializar veículos que estejam em segurança. No entanto, caso seja identificado defeito que apresente algum risco aos usuários do trânsito, a empresa deve, imediatamente, notificar o mercado consumidor para que sejam adotadas medidas de mitigação dessa falha: as campanhas de chamamento ou recalls.

CONVOCAÇÕES PELO BRASIL

16.975.759

convocações para recalls em todo o país

13.542.483

procedimentos foram realizados

3.433.276

é o total de recalls pendentes

* DADOS DE SETEMBRO DE 2024

Fonte: Senatran





Ao lançar uma convocação do tipo, a montadora precisa oferecer sua rede de assistência para atender o público-alvo da campanha que está sendo divulgada. “É obrigatório que as concessionárias, assim que o recall é comunicado, sejam munidas das peças em questão e façam o pronto atendimento do conserto dos veículos”, explica o coordenador de Segurança Viária da Senatran, Daniel Mariz. O conserto não gera despesas ao dono do carro.

O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, reforça que é obrigação das montadoras fazer com que as campanhas cheguem até o consumidor, divulgando-as amplamente, mas que o Sistema Nacional de Trânsito também trabalha para melhorar cada vez mais o acesso à informação para os usuários.

“Estamos aqui sempre para ajudar, sermos proativos. É importante que o sistema de trânsito seja proativo nesse momento, e estamos planejando aplicar novas medidas [para contribuir com a difusão de informações ao usuário, como aumentar o nível de informação na Carteira Digital de Trânsito (CDT), implementando notificação por push e alertas”, revela.

A seguir, a Senatran esclarece as principais dúvidas dos condutores sobre o procedimento:

Como saber se meu veículo tem recall pendente?

O próprio dono do veículo pode se certificar se está tudo conforme os parâmetros de segurança de fabricação do automóvel, por meio do portal do Senatran ou do aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT).

Para consultar, basta fornecer a placa ou o chassi do veículo.

No portal, estão registrados apenas os recalls divulgados a partir de 20 de abril de 2011. Caso haja a possibilidade de ter havido algum chamamento antes dessa data, o proprietário deve buscar a informação diretamente com o fabricante.

Importante destacar que o fabricante deve lançar a campanha de chamamento nos meios de comunicação de massa: jornais, sites, rádios e TVs, além das páginas oficiais da montadora. Também é de responsabilidade do fabricante encaminhar para o Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) a relação de veículos que estão em recall, o que permite a Senatran fazer o monitoramento de quem atendeu ou não ao chamamento.

Não atendi ao recall. Posso ser punido?

Quando o proprietário tem um recall não atendido, dentro do prazo de um ano, essa informação passa a constar no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV). “Nesses casos, com a recente mudança do CTB, não será possível licenciar o veículo ou fazer qualquer procedimento administrativo, como transferência de propriedade”, alerta o coordenador da Senatran Daniel Mariz.

A multa para quem dirige com o CRLV vencido é de R\$ 293,47, e o motorista tem sete pontos registrados na Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Além disso, o veículo pode ser apreendido e o nome do proprietário, inscrito na dívida ativa. A infração é considerada gravíssima, pois é classificada como de alta periculosidade e risco à vida. A fiscalização fica a cargo dos Departamentos de Trânsito (Detrans) do país.

Na concessionária não tem a peça. O que faço?

É importante reforçar que as montadoras têm a obrigação de fornecer às concessionárias as peças necessárias para o conserto dos veículos. Além disso, as concessionárias devem oferecer todos os serviços de pronto atendimento para o público-alvo daquela campanha.

Caso o consumidor vá a um desses estabelecimentos atendendo a um recall e seja informado de que não há peça no local para fazer a troca, ele pode reportar o problema à Senatran, pelo e-mail senatran@transportes.gov.br, ou pela plataforma Fala.br.

Reclamações também podem ser feitas pelo número (61) 2029-8090.

A Senatran tem dados de quantos recalls não foram atendidos em cada cidade?

Não. A secretaria faz o levantamento de recalls no Brasil com base no modelo, marca e ano dos veículos. Portanto, não computa a quantidade de chamamentos por tipo de defeito ou por unidade da Federação.

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

Data: 07/10/2024

FERROVIAS - APROVADAS NOVAS REGRAS PARA PEDIDOS DE AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA: INTERESSADOS DEVEM DEMONSTRAR VIABILIDADE DA PROPOSTA

Ajustes aprimoram Marco Legal, aumentando exigências das interessadas para o Poder Público autorizar entes privados a explorar serviços ferroviários no país



Ajustes aprovados visam aumentar a segurança jurídica - Foto: Ricardo Botelho/Arquivo MT

As regras de outorga federal de autorizações ferroviárias para entes privados serão atualizadas. Em sessão nesta quinta-feira (3), a diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou por unanimidade quatro mudanças à Resolução nº 5.987/2022, que disciplina os procedimentos de análise para solicitação dos novos pedidos de exploração de ferrovias mediante autorização do Governo Federal. Os ajustes

passariam a valer a partir dos próximos contratos.

O modelo previsto no Marco Legal das Ferrovias, instituído em setembro de 2021, permite à iniciativa privada projetar, construir e operar com recursos próprios empreendimentos ferroviários no país. Os ajustes aprovados nesta terça visam aumentar a segurança jurídica aos contratos, bem como garantir a viabilidade das propostas dos interessados em investir no modal ferroviário.

Diferentemente das regras anteriores, agora será obrigatório o fornecimento de mais informações técnicas nos contratos de adesão sobre a infraestrutura ferroviária, bem como a apresentação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) pelos interessados. Dessa forma, o Ministério dos Transportes terá maiores subsídios para avaliar a política pública.

No que se refere aos estudos ambientais, o relator do processo, Felipe Queiroz, destacou em seu voto que “o EVTEA deve ser visto como um elemento comprobatório de que o objeto da outorga contou com os estudos técnicos mínimos necessários para sua implantação, uma vez que os riscos, no caso de ferrovias exploradas em regime privado, são assumidos integralmente pelo proponente”.

Compartilhamento

Além disso, foi incluída a obrigatoriedade de os interessados informarem na proposta a capacidade de transporte da futura ferrovia e as condições técnicas e operacionais da infraestrutura ferroviária.

Os diretores da agência vinculada ao Ministério dos Transportes também foram unânimes ao vedar a recusa injustificada para o transporte de cargas nas ferrovias que operam sob outorga por autorizador. Conforme destacado pelo relator, essa medida atende integralmente o comando legal introduzido pelo Marco Legal Ferroviário, o qual institui o modelo de autorizações, quanto ao compartilhamento da infraestrutura ferroviária. Por fim, a decisão da diretoria da ANTT assegura o direito de preferência de uma concessão sobre pedido de autorização na área de influência de ferrovia já concedida.

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

Data: 07/10/2024



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES LANÇA GUIA DE DEBÊNTURES QUE ESCLARECE DÚVIDAS PARA EMISSÃO DE TÍTULOS INCENTIVADOS E DE INFRAESTRUTURA

Cartilha virtual dá o passo a passo para enquadramento de projetos nos setores rodoviário e ferroviário

Entre os principais avanços da Portaria que estabeleceu as novas regras para debêntures incentivadas e de infraestrutura nos setores rodoviário e ferroviário, está uma maior celeridade nos trâmites administrativos para emissão. Algo que depende, entretanto, do cumprimento de um conjunto de critérios elucidados pelo Ministério dos Transportes no Guia de Debêntures. A cartilha, lançada nesta sexta-feira (4) pelo Ministério dos Transportes, responde às principais dúvidas de empresas e instituições financeiras, assegurando maior segurança jurídica para a formulação dos projetos de investimento.

A íntegra do Guia de Debêntures Incentivadas e de Infraestrutura para o setor de transportes ferroviário e rodoviário pode ser acessada aqui

Entre março de 2012 e julho de 2024 foram emitidos no Brasil R\$66 bilhões em debêntures incentivadas nos setores rodoviário e ferroviário. Somente neste ano foram R\$19,4 bilhões, a maior parte desses títulos. Com a entrada em vigor da Portaria nº 689/2024 no segundo semestre de 2024, o aumento na procura para emissão desses títulos veio acompanhado de uma série de dúvidas quanto às novas regras, conforme explica a subsecretária de Fomento e Planejamento do Ministério dos Transportes, Gabriela Avelino.

“Temos pouco mais de dois meses de vigência das novas regras e nesse período a gente recebeu muitos pedidos de enquadramento de projeto para emissão de debêntures. O mercado mostrou que está empolgado e esta cartilha, que a gente lança agora, dá uma segurança maior para as empresas. É um guia explicativo do que o governo espera delas e o que elas precisam apresentar para fazer a emissão. Com isso a gente espera reduzir ainda mais o tempo para as devolutivas, conferindo maior fluidez e clareza em todo o processo”, explica a subsecretária.

No documento consta o passo a passo para o enquadramento de um projeto de investimento federal ou subnacional (de estados e municípios) e seu financiamento. Também são apresentadas as etapas para envio de documentos e de informações tanto durante a execução dos projetos quanto após a conclusão deles.

Além disso, alguns dos pontos presentes no guia dizem respeito à emissão de debêntures para o financiamento de outorgas, algo que depende da presença de obras em conjunto; as exigências de sustentabilidade presentes no artigo 5º da Portaria 689; e o teto para as emissões de debêntures, bem como a definição para as despesas de capital.

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

Data: 07/10/2024



PORTAL PORTO GENTE

TRANSPORTE HIDROVIÁRIO: UM CAMINHO SUSTENTÁVEL E SUBUTILIZADO NO BRASIL

Editorial Portogente

O primeiro canal artificial para a navegação fluvial conhecido é o Grande Canal da China construído no séc. VI

Desde o período Neolítico, rios têm sido utilizados como vias essenciais para o transporte de cargas. Hoje, essa modalidade representa entre 5% e 10% do tráfego interno de mercadorias em grandes economias como os Estados Unidos, China e União Europeia. O transporte hidroviário oferece vantagens competitivas, combinando menor custo operacional e emissões reduzidas de carbono. Com cerca de 630.000 km de rios navegáveis em todo o mundo, o Brasil se destaca como o terceiro país com maior capacidade de navegação fluvial, ficando atrás apenas da China e da Rússia.

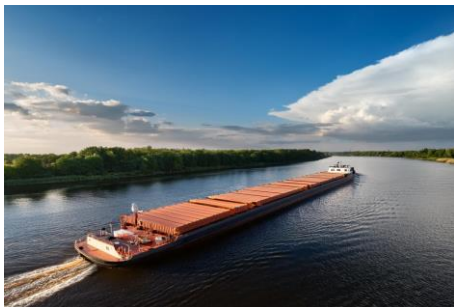


Foto: Divulgação

Apesar desse imenso potencial, o Brasil ainda utiliza apenas 30% de seus 63.000 km de rios navegáveis. A falta de políticas públicas eficazes é uma das principais razões para a subutilização desse modal de transporte. Além disso, as mudanças climáticas, com o aumento das secas nos rios da região Norte – a principal em termos de capacidade de escoamento de carga –, têm prejudicado ainda mais o setor. Um exemplo é a recente paralisação do transporte de grãos no Rio

Madeira, que elevou os custos do setor exportador.

No maior porto do país, o Porto de Santos, ainda há debates sobre como viabilizar um sistema robusto de transporte fluvial. Um possível ponto de partida seria a revitalização do canal de Bertioga. A criação de condomínios logísticos e parques industriais ao longo dessa rota fluvial poderia alavancar a atividade econômica. A produção de pás eólicas nessa região, por exemplo, se beneficiaria enormemente do transporte direto ao Porto de Santos, reduzindo custos e tornando a exportação de cargas superdimensionadas muito mais atraente.

No entanto, uma política responsável de planejamento é fundamental. Um exemplo de oportunidade perdida foi a recente reforma da Ponte dos Barreiros, na qual não houve avaliação para o aumento do calado aéreo, que teria facilitado a navegação fluvial na região. Na Europa, bilhões de euros estão sendo investidos em um canal que ligará dois dos principais rios da França, mostrando o valor que países desenvolvidos atribuem a essa modalidade.

No Brasil, é urgente que o planejamento logístico antecipe as demandas futuras, tornando esse modal uma realidade viável e sustentável.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/10/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A FERROVIA, UM CAMINHO PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA BRASILEIRA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O diagnóstico apresentado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a situação da malha ferroviária brasileira é alarmante, mas também serve como um chamado à ação. A subutilização de uma infraestrutura tão estratégica para o desenvolvimento do País não pode ser mais tolerada. É preciso, portanto, que o Governo Federal, em parceria com a iniciativa privada, implemente medidas urgentes para revitalizar o setor ferroviário.

A conclusão do TCU – de que faltam políticas específicas para ampliar o uso das ferrovias e que é necessário estruturar melhor as ações e induzir a participação do setor privado – é incontestável. O Plano Nacional de Logística, ao prever um aumento significativo na participação das ferrovias na matriz de transporte, sinaliza a importância estratégica desse modal para o futuro do País.



A comparação com outros países, como os Estados Unidos, onde as ferrovias são amplamente utilizadas para o transporte de cargas, demonstra o potencial ainda não explorado do setor no Brasil. A maior eficiência das ferrovias em relação ao transporte rodoviário, em termos de capacidade de carga e menor impacto ambiental, as torna uma alternativa mais sustentável e econômica para o transporte de grandes volumes de carga.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, ao destacar a necessidade de investimentos em modernização e ampliação da malha ferroviária, demonstra compreender a complexidade do problema e a importância de uma solução de longo prazo. A proposta de renegociar concessões antecipadas para levantar recursos para novos projetos é um passo importante nesse sentido.

No entanto, é fundamental que o Governo Federal adote uma abordagem integrada e consistente para o desenvolvimento do setor ferroviário. Além de investir em novas infraestruturas, é preciso criar um ambiente regulatório mais favorável, simplificar os processos de licenciamento e garantir a segurança jurídica para os investimentos privados.

A participação do setor privado é fundamental para o sucesso dessa empreitada. As empresas privadas possuem a expertise e os recursos necessários para investir em projetos de grande porte e de longo prazo. Ao oferecer incentivos fiscais e simplificar os procedimentos para a obtenção de financiamento, o Governo pode atrair investimentos privados para o setor ferroviário, acelerando o processo de modernização e expansão da malha ferroviária.

Em conclusão, a revitalização do setor ferroviário brasileiro é um desafio urgente e complexo, mas também uma oportunidade única para o País. Ao investir em infraestrutura, modernizar a gestão e estimular a participação do setor privado, o Governo pode transformar as ferrovias em um dos pilares da logística brasileira, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do país. A decisão de agir agora é fundamental para garantir um futuro mais sustentável e próspero para as próximas gerações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - CIDADES PORTUÁRIAS ELEGEM PREFEITOS NO 1º TURNO

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

PORTOS E ELEIÇÕES 1

A maioria das cidades portuárias do Brasil já definiu seus próximos prefeitos nesse domingo, dia 6. Dos 12 municípios com projeção nacional pela atividade de seus terminais, quatro registraram reeleição e apenas três – Santos (SP), Manaus (AM) e Fortaleza (CE) – vão passar por um segundo turno, no dia 27 deste mês, para escolher quem estará à frente de suas administrações nos próximos quatro anos.

PORTOS E ELEIÇÕES 2

Na cidade de Santos, onde se localiza parte das instalações do Porto de Santos, o principal do País, foram para o segundo turno o atual prefeito Rogério Santos (Republicanos), que obteve 43,29% dos votos válidos nesse domingo, e a deputada federal Rosana Valle (PL), com 42,65%. Em Manaus, continuam na corrida pelo Executivo municipal o prefeito David Almeida (Avante), que teve 32,16% no primeiro turno, e Capitão Alberto Neto (PL), com 24,94%. Já em Fortaleza, disputam André Fernandes (PL), com 40,20% dos votos na primeira etapa das eleições, e Evandro Leilão (PT), com 34,33%.

PORTOS E ELEIÇÕES 3

Na Região Sul, em Rio Grande (RS), a ex-pró-reitora da Universidade Federal de Rio Grande (FURG) Darlene Pereira (PT) foi eleita com 49,13% dos votos válidos. Em Santa Catarina, a Prefeitura de Itajaí (SC), que administra o Porto de Itajaí, terá à frente o empresário Robison Coelho (PL), com 50,66%. Em São Francisco do Sul (SC), o prefeito Godofredo Gomes (MDB) foi reeleito

com 52,85%. Já em Imbituba (SC), o vencedor foi Michell Peninha (PL), com 48,66%. Paranaguá (PR), o novo prefeito será o ex-vereador Adriano Ramos (Republicanos), filho de estivador e que teve 72,3% dos votos.

PORTOS E ELEIÇÕES 4

Entre as cidades portuárias de destaque na Região Sudeste, São Sebastião (SP) terá como prefeito nos próximos quatro anos o atual vice-prefeito Reinaldinho Moreira (Republicanos), que obteve 56,89% dos votos válidos. E no Rio de Janeiro (RJ), o prefeito Eduardo Paes (PSD) foi reeleito com 60,47%. No Nordeste, também houve reeleições. Em Salvador, o prefeito Bruno Reis (União) garantiu mais quatro anos de mandato, conquistando 78,67% dos votos. Já em Recife (PE), como esperado, João Campos (PSB) se mantém à frente do Executivo, após ter obtido 78,11%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

NACIONAL - VOA BRASIL EXPANDE TURISMO E ULTRAPASSA 12 MIL RESERVAS DE PASSAGENS

Com 60% dos voos destinados a cidades de pequeno e médio porte, programa do Governo Federal reforça mercado no Norte e Nordeste

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



Na última semana de setembro, as vendas aumentaram 30% em relação ao mesmo período de agosto. O número de acessos à plataforma do Voa Brasil já ultrapassou 200 mil (Foto: Eduardo Oliveira/MPor)

Dez semanas após seu lançamento, o Voa Brasil, programa do Governo Federal que oferece passagens aéreas a preços acessíveis para determinados grupos, continua a registrar aumento na procura de voos por aposentados do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social). Nesse período, o público-alvo já realizou 12,5 mil reservas para viagens em todos os estados. Na

última semana de setembro, as vendas tiveram um crescimento de 30% em relação à última semana de agosto, refletindo também o aumento no 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 também destacou que o Voa Brasil está impulsionando o turismo regional através das rotas disponíveis.

Até o momento, ao menos 72 cidades registraram reservas, sendo que 60% dos voos são destinados a aeroportos de pequenas e médias cidades, o que demonstra o impacto do programa nos terminais regionais, sobretudo no Norte e Nordeste. O fortalecimento desse mercado faz parte do planejamento do Ministério de Portos e Aeroportos, que está investindo na ampliação e modernização da infraestrutura aeroportuária. Nos próximos anos, o Governo Federal tem a meta de qualificar 120 aeroportos em todo o país.

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

O Ministério de Portos e Aeroportos, em conjunto com outros ministérios e empresas aéreas, já está planejando a segunda fase do programa, prevista para o primeiro semestre de 2025, com foco em estudantes universitários beneficiados por programas sociais. “Estamos avaliando a possibilidade de incluir alunos do Pronatec, do Prouni e outros segmentos da juventude brasileira”, afirmou Costa Filho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

FERROVIAS - ANTT APROVA NOVAS REGRAS PARA AUTORIZAÇÕES FERROVIÁRIAS

Atualizações têm o objetivo de fortalecer o Marco Legal das Ferrovias e atrair investidores para o setor

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

As regras de outorga federal para autorizações de ferrovias destinadas a entes privados serão atualizadas. Em sessão realizada na quinta-feira (3), a diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou por unanimidade quatro mudanças na Resolução nº 5.987/2022, que regulamenta os procedimentos para análise de novos pedidos de exploração de ferrovias mediante autorização do Governo Federal. Essas atualizações entrarão em vigor nos próximos contratos firmados.

O Marco Legal das Ferrovias, instituído em setembro de 2021, permite que a iniciativa privada projete, construa e opere ferrovias com recursos próprios. As mudanças aprovadas têm como objetivo aumentar a segurança jurídica dos contratos e assegurar a viabilidade das propostas de investidores interessados no setor ferroviário.

EVTEA

Uma das principais alterações é a exigência de informações técnicas mais detalhadas nos contratos de adesão, além da obrigatoriedade de apresentação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) pelos interessados. Com isso, o Ministério dos Transportes terá mais subsídios para avaliar a política pública.

No que diz respeito aos estudos ambientais, o relator do processo, Felipe Queiroz, enfatizou em seu voto que “o EVTEA deve ser visto como um elemento comprobatório de que o objeto da outorga contou com os estudos técnicos mínimos necessários para sua implantação, uma vez que os riscos, no caso de ferrovias exploradas em regime privado, são assumidos integralmente pelo proponente”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

BRASIL EXPORT - EXPO BRASIL EXPORT APRESENTA LISTA QUALIFICADA DE PARCEIROS DURANTE FÓRUM

Evento em Brasília contará com expositores de grandes empresas de infraestrutura e práticas sustentáveis

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A ideia da feira é promover relacionamentos e incentivar o desenvolvimento de novos negócios com a apresentação de propostas e serviços das entidades e empresas parceiras (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

Pelo segundo ano consecutivo o fórum nacional Brasil Export promove uma feira com expositores de diversificados segmentos no setor de infraestrutura. O encontro de negócios deste ano acontece nos próximos dias 8, 9 e 10 deste mês, no hotel Royal Tulip Alvorada

em Brasília (DF).

A ideia da feira é promover relacionamentos e incentivar o desenvolvimento de novos negócios com a apresentação de propostas e serviços das entidades e empresas parceiras.

Os expositores confirmados são: Agemar, Banco da Amazônia, Fenop, Incatep, ModalGR, Porto de Santos, Praticagem do Brasil, Rock Tree, Sustenta Infra Brasil e Transbrasa.

O Grupo Brasil Export reforça seu compromisso de adotar práticas sustentáveis em relação às suas iniciativas, reduzindo gradativamente os impactos gerados por seus eventos.

O desafio de gerar menor quantidade de lixo e cuidar da correta destinação dos resíduos resultantes dos encontros organizados pela empresa em todo o país está na agenda prioritária de toda a equipe do Grupo.

Neste sentido, as instalações da Expo Brasil Export 2024 foram construídas com madeiras de reflorestamento e cultivadas de maneira sustentável.

Ao final das atividades, todos os materiais descartáveis e recicláveis do evento serão destinados à organização Ação Social Caminheiros de Antônio de Pádua, localizada em Brasília. A entidade reverte a renda obtida com a reciclagem para a organização de atividades voltadas a elevar a autoestima e a incentivar a inserção de mulheres da periferia de Ceilândia Norte, Sol Nascente e adjacências em trabalhos produtivos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

NACIONAL - FERROVIAS TÊM BAIXA UTILIZAÇÃO E NECESSITAM DE MODERNIZAÇÃO, DIZ TCU

Com apenas 12,6% da malha ferroviária operando em alta intensidade, estudo aponta a urgência de investimentos e de políticas para ampliar o modal

Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebnews.com.br



Em relação à malha ferroviária doméstica, 22,7% apresentaram tráfego baixíssimo; 7,5% de toda extensão apresentou intensidade de tráfego média, e 12,6% tiveram alta intensidade

O Tribunal de Contas da União (TCU) concluiu no fim do mês passado que o transporte de cargas domésticas por ferrovias precisa de melhorias para ser ampliado.

O estudo elaborado pela corte de contas mostrou que a malha ferroviária brasileira é de 30,5 mil quilômetros e representa 17% da matriz de transporte. Da extensão total das ferrovias, mais de um terço (36,3%) não veram tráfego durante o ano de 2022.

Em relação à malha ferroviária doméstica, 22,7% apresentaram tráfego baixíssimo; apenas 7,5% de toda extensão apresentou intensidade de tráfego média, e 12,6% tiveram alta intensidade. Esses trechos são operados por 13 concessionárias. A principal conclusão do TCU é que faltam políticas específicas para ampliar o uso desse modo de transporte e que é necessário estruturar melhor as ações e induzir a participação do setor privado.

O Plano Nacional de Logística (PNL) prevê que, até 2035, a participação da ferrovia na matriz de transporte aumente para pelo menos 30%, tanto em quantidade quanto em valor das cargas transportadas. Para alcançar esse objetivo, além de novas infraestruturas ferroviárias, é necessário mudar a forma de utilização, com ampliação dos pontos de cargas transportadas, indica o TCU.

De acordo com estudos do Banco Mundial, em 2022 as soluções de transporte, especialmente as ferrovias, foram projetadas para servir aos setores de exportação de commodities, como agricultura e mineração, em vez de focar no fornecimento de produtos para o mercado interno. O ideal seria incluir o transporte de carga geral, doméstica e de maior valor agregado.

Desvantagens

Em conversas com jornalistas, o ministro dos Transportes, Renan Filho, tem afirmado que a ampliação e modernização da malha ferroviária só virá com o aporte do Governo ao setor privado nos projetos. Na visão dele, com a falta de capital, as ferrovias não estão conseguindo competir com o transporte rodoviário no transporte de cargas. “Para ter ferrovias adequadas é preciso ter velocidade alta, o que exige várias outras coisas como unificar bitola e ter declividade máxima de 0,5%. Se for superior a isso não consegue engatar muitos trens”, disse o ministro em entrevista ao portal NeoFeed.

O ministro afirmou que as ferrovias atuais são ineficientes devido à baixa velocidade. Ele apontou que não é possível reconstruí-las porque são transportes que passam dentro das cidades. “Hoje, o trem de andar com carga pesada a 80 km/h, se não ele não concorre com o caminhão. Se o trem não andar 70, 80 km/h o transportador prefere botar a carga no caminhão. O trem é cintura dura: ele só pega aqui e entrega ali. E o caminhão pega em qualquer canto e entrega em qualquer lugar”, exemplificou o ministro.

Com os valores impeditivos para a construção de ferrovias, Renan pretende levantar recursos bilionários com a renegociação de concessões antecipadas fechadas pelo governo anterior. Existe a expectativa de que ainda em outubro, o Ministério dos Transportes lance um Plano Nacional de Ferrovias. O projeto inclui o resgate do transporte ferroviário de passageiros, entre outros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

REGIÃO SUL - OBRAS DE AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE LONDRINA CHEGAM A 90%

Concessionária CCR investiu R\$ 180 milhões nos serviços, com previsão de conclusão para novembro

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



Segundo a CCR Aeroportos, as obras em execução vão aumentar em 40% o tamanho do Aeroporto de Londrina, de 8,5 mil metros quadrados para 11,5 mil metros quadrados (Foto: José Roberto Custódio/CCR)

As obras de ampliação e modernização do Aeroporto Governador José Richa, em Londrina (PR), chegaram a 90% de execução, conforme informou a CCR Aeroportos, concessionária que administra o terminal do norte do estado. De acordo com a empresa, estão sendo investidos R\$ 180 milhões nas reformas, visando a melhoria operacional do aeroporto.

As obras em execução vão aumentar em 40% o tamanho do terminal, de 8,5 mil metros quadrados para 11,5 mil metros quadrados. A expansão valerá, também, quanto à capacidade do aeroporto. Em 2023, 720 mil passageiros passaram pelo aeroporto, e com as obras a capacidade total do terminal vai chegar a 3,5 milhões de passageiros por ano.

A previsão é que a reforma seja totalmente finalizada em novembro, com a conclusão de todas as obras. Os investimentos vão ampliar em 150 metros a pista de pousos e decolagens e construir uma nova área de escape, além de implementar um novo pátio com capacidade para seis aeronaves.

A CCR destacou outras melhorias no terminal, como a realocação de sistemas de auxílio à navegação aérea, também conhecido como PAPI, e a da infraestrutura necessária para que os órgãos competentes instalem o ILS (Instrument Landing System).

Segundo a concessionária, os sistemas melhoram a operação do aeroporto, com incremento da sinalização da pista e permitindo que ele funcione mesmo com condições meteorológicas adversas, como dias chuvosos.

Infraestrutura

Os investimentos para as obras são fruto de um programa de modernização do modal aeroviário do estado do Paraná. Em 2021, o aeroporto de Londrina fez parte de um pacote de concessões à iniciativa privada, composto também pelos aeroportos internacionais Afonso Pena, em São José dos Pinhais, e das Cataratas, em Foz do Iguaçu, e pelo Aeroporto do Bacacheri, em Curitiba, com previsão total de investimentos de cerca de R\$ 1,4 bilhão por 30 anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/10/2024

REGIÃO SUDESTE - SP VÊ POTENCIAL NO BIOMETANO PARA GERAR 20 MIL EMPREGOS E REDUZIR EMISSÕES

Estudo revela que estado pode aumentar em 16 vezes a produção do combustível, com impacto positivo na economia e na descarbonização

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



A produção em potencial de 6,4 milhões de m³ por dia equivale a cerca de 40% do consumo total de gás natural em SP e a 25% do consumo de óleo diesel no setor de transportes (Foto: Marcos Studart/Governo do Ceará)

O Governo de São Paulo anunciou nesta semana que, em um estudo inédito, foi detectado um grande potencial para a cadeia do biometano no estado. A partir da adoção de incentivos, investimentos e políticas de fomento, o setor promete gerar até 20 mil empregos diretos, indiretos e induzidos com o aumento da produção do combustível renovável.

O biometano se apresentou como um combustível com menor pegada de carbono, contribuindo para redução dos gases de efeito estufa.

Segundo o governo do estado, a pesquisa destaca que a capacidade instalada ou em instalação atualmente em São Paulo é de 0,4 milhão de m³ por dia. Com o desenvolvimento da cadeia de biometano, a oferta potencial é estimada em 6,4 milhões de m³ por dia – ou seja, 16 vezes da capacidade atual.

A maior parte desse gás (84%) pode vir do setor sucroenergético – ou seja, do aproveitamento da cana-de-açúcar. Outros 16% podem ser gerados nos aterros sanitários, a partir da decomposição da matéria orgânica.

A produção em potencial de 6,4 milhões de m³ por dia equivale a cerca de 40% do consumo total de gás natural em São Paulo e a 25% do consumo de óleo diesel no setor de transportes, incluindo os veículos pesados e de cargas.

O trabalho foi desenvolvido pela Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) e pelo Governo de São Paulo, em iniciativa conjunta das secretarias de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil); Desenvolvimento Econômico, por meio da InvestSP; e Agricultura e Abastecimento.

“Temos um potencial enorme em relação ao biometano. Precisamos olhar essa potencialidade, as oportunidades, entender onde estão os gargalos, onde eventualmente precisamos melhorar nossa infraestrutura. Daí a importância desse estudo, para podermos dar o passo seguinte, avançando em políticas públicas robustas, na parte regulatória e no licenciamento ambiental, para que o investidor tenha segurança jurídica e previsibilidade para investir no estado de São Paulo”, comentou a secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado, Natália Resende.

O projeto teve como objetivo principal identificar barreiras ao desenvolvimento da cadeia do biogás e biometano, além de apoiar a criação de políticas públicas que visam promover o crescimento do setor. O estudo aponta, entre os principais resultados, que a substituição do diesel por biometano pode contribuir com a redução de 5,6 milhões de toneladas de CO₂ equivalente (tCO₂e) para as metas de descarbonização do estado de São Paulo até 2050, representando 3,7% da meta estabelecida.

O estudo aponta que São Paulo deve se posicionar como líder na transição energética, desenvolvendo um mercado de biometano estratégico para a descarbonização da indústria e do setor de transportes e o alcance das metas de redução de gases de efeito estufa.

O estudo também ressalta desafios significativos, como a competitividade, a infraestrutura dutoviária limitada e a necessidade de aprimoramento regulatório. As medidas de incentivo ligadas ao Capex (despesa de capital) das plantas são fundamentais para reduzir custos e aumentar a oferta de biometano.

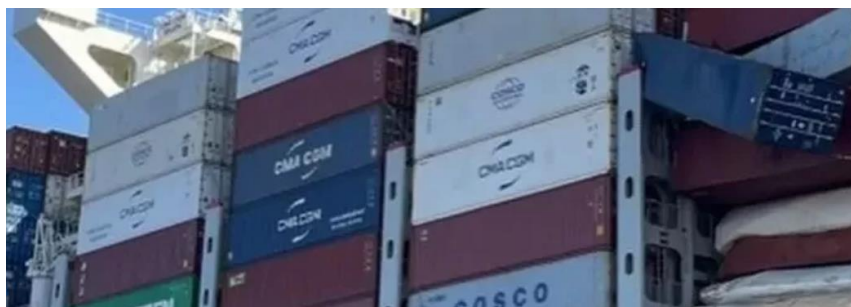
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

NACIONAL - NAVIO QUE PERDEU CONTÊINERES NO MAR ATRACA NO PORTO DE SANTOS

No mês de agosto, 99 contêineres do CMA CGM Belém caíram no mar na costa da África do Sul

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Outros contêineres acabaram colapsando dentro da própria embarcação, segundo informações das autoridades locais (Foto: Reprodução)

O navio porta-contêineres CMA CGM Belém, que sofreu perda de contêineres na costa da África do Sul no mês de agosto, atracou no

Porto de Santos na última quinta-feira, 4 de outubro.

O acidente, registrado em 16 de agosto segundo com a Autoridade de Segurança Marítima da África do Sul (Samsa), ocorreu na Baía de Richards, na costa da África do Sul. A embarcação saiu de Singapura com destino ao Porto do Rio de Janeiro.

Por conta das condições climáticas adversas, o navio perdeu um total de 99 contêineres que caíram no mar. Além disso, outros equipamentos chegaram a colapsar dentro do porta-contêineres.

O navio foi redirecionado para Qheberth e, em seguida, para o Porto de Ngqura na África do Sul, onde foi acolhido e ajustou suas cargas para o restante de sua jornada.

As causas do acidente passam sob investigação das autoridades responsáveis. Em nota oficial, a CMA CGM informou que não houve ferimentos à tripulação a bordo do navio e que não houve relatos de poluição ambiental como consequência do incidente.

Após estadia em Santos, o navio seguiu para o Porto de Paranaguá, onde atracou durante a madrugada deste domingo (6). Detalhes sobre as operações nos complexos não foram informados.

O CMA CGM Belém é um navio porta-contêineres, IMO 9938286 com capacidade para 13.200 TEUs, construído em 2024 e navega sob bandeira de Malta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

INTERNACIONAL - TENSÃO NO ORIENTE MÉDIO PODE DESESTABILIZAR MERCADO DE PETRÓLEO

Ataques a instalações no Irã e fechamento do Estreito de Hormuz são riscos que podem elevar preços e colapsar fornecimento global

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



Bombardeio no Líbano: o Irã controla o Estreito de Hormuz e segundo Ramalho, poderia, em retaliação a eventuais ataques, fechar a passagem, interrompendo o comércio de petróleo (Foto: Amr Abdallah Dalsh via Agência Brasil)

Os preços do petróleo registraram alta nesta semana, impulsionados pelos recentes conflitos no Oriente Médio e pela possibilidade de Israel realizar ataques a instalações petrolíferas no Irã. O país é um dos principais produtores mundiais da commodity, e uma ação militar pode afetar a oferta global, além de impactar o Estreito de Hormuz, passagem estratégica para o escoamento do petróleo produzido pelos países do Golfo.

Em entrevista concedida ao BE News na sexta-feira (4), o professor Antônio Jorge Ramalho da Rocha, do Instituto de Relações Internacionais (IREL) da Universidade de Brasília (UnB), analisou as possíveis consequências desses eventos para o setor de infraestrutura. Para ele, os riscos de aumento nos preços dos combustíveis são reais e podem ocorrer de duas maneiras.

“A primeira seria a realização de bombardeios no Irã. Isso desorganizaria o mercado global de petróleo”, afirmou o especialista.

Ramalho explica que, apesar das sanções impostas ao Irã e à Rússia, ambos ainda vendem petróleo por meio de mercados paralelos, beneficiando países como Índia e China com preços mais baixos. Um ataque ao Irã, que ocupa um papel central na produção global, poderia desestabilizar esse cenário, com impacto direto na oferta da matéria-prima.

Outro fator que preocupa é a questão logística. Ramalho destaca que o Irã controla o Estreito de Hormuz e poderia, em retaliação a eventuais ataques, fechar a passagem, interrompendo o comércio de petróleo na região. “Isso significaria um colapso no fornecimento”, alertou o professor, lembrando que cerca de 40% do comércio global de petróleo transita por essa rota.

Os contratos futuros de petróleo encerraram a sessão da bolsa de valores norte-americana de sexta-feira (4) com alta registrada. New York Mercantile Exchange (Nymex), o WTI para entrega em novembro teve um aumento de 0,90%, atingindo US\$ 78,05 por barril. Por sua vez, o Brent com vencimento em dezembro, negociado na Intercontinental Exchange (ICE), subiu 0,55%, alcançando US\$ 74,38 por barril.

No acumulado da semana, o WTI apresentou uma elevação de 9,35%, enquanto o Brent registrou um aumento de 9,42%. Apesar dos riscos, Ramalho observa que as tensões no Oriente Médio não levaram, até agora, a um aumento significativo nos preços do petróleo.

Ramalho detalhou essa estabilidade por dois fatores principais: a desaceleração da economia global e a expectativa de queda no consumo, resultado das medidas para conter a inflação, especialmente nos Estados Unidos e em outros países que têm elevado suas taxas de juros. Adicionalmente, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) tem ajustado sua produção na tentativa de sustentar os preços em meio à redução da demanda.

Comércio exterior

Antônio Jorge Ramalho mencionou ainda que “o Brasil depende mais de derivados do petróleo do que do petróleo em si”. Ressaltando a necessidade de aumentar a capacidade de refino do país, atualmente atrasada, para suprir a demanda por fertilizantes.

Ramalho frisou que “a alta dependência da China como parceiro comercial representa um risco geopolítico”. Para mitigar isso, ele sugere que o Brasil diversifique suas relações comerciais e produza internamente o que necessita, incluindo fertilizantes químicos e biológicos.

O professor destacou que “a América do Sul, fisicamente isolada de conflitos internacionais, pode se tornar um mercado atraente”, especialmente se forem implementadas estratégias fiscais e tributárias adequadas. “Portanto, se soubermos entender esse processo, talvez possamos, inclusive, do ponto de vista econômico, nos beneficiar muito, embora, do ponto de vista humanitário, isso não interessa a ninguém”, finalizou Ramalho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

NACIONAL- PRIMEIRO GRUPO DE BRASILEIROS REPATRIADOS DO LÍBANO DESEMBARCA EM SP

Aeronave da FAB já decolou para resgatar mais cidadãos do país, que vem sendo atacado por forças de Israel

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Brasileiros vindos do Líbano desembarcaram na Base Aérea de São Paulo, em Guarulhos (Foto: Paulo Pinto/Agência Brasil)

Chegou ao Brasil na manhã de domingo (6) o primeiro grupo de brasileiros vindo do Líbano. A aeronave KC-30 da Força Aérea Brasileira (FAB) pousou na Base Aérea de São Paulo, em Guarulhos, com 229 pessoas e três pets a

bordo. À tarde, o avião já decolou para o segundo voo de repatriação de brasileiros no país, que vem sendo atacado por forças de Israel.

A aeronave seguiu para Beirute, capital do Líbano, doações do governo brasileiro, incluindo 20 mil seringas com agulhas e 4 mil agulhas individuais para auxiliar em questões de saúde. A rota prevê uma parada em Lisboa, Portugal, antes de chegar ao seu destino final.

O comandante da Aeronáutica, tenente-brigadeiro do ar Marcelo Kanitz Damasceno, explicou que a Operação Raízes do Cedro continuará com voos semanais para repatriar cerca de 500 brasileiros por semana. O próximo grupo de repatriados está previsto para chegar ao Brasil na terça-feira (8), por volta das 10h.

Estima-se que 20 mil brasileiros vivam no Líbano, dos quais cerca de 3 mil já manifestaram desejo de deixar o país devido ao aumento dos ataques militares israelenses, conforme informações do Ministério das Relações Exteriores.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) esteve presente na Base Aérea de São Paulo para recepcionar os 229 brasileiros. Após o desembarque, Lula fez um breve discurso criticando a postura de Israel, que está matando “inocentes, mulheres e crianças, sem nenhum respeito pela vida humana”.

Ele ressaltou ainda o posicionamento pacífico do Brasil. “A gente não deseja guerra. A guerra só destrói. O que constrói é a paz”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM FECHA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE ENERGIA LIMPA NO CAIS

Contrato prevê fornecimento de energia elétrica certificada; ideia é aumentar fontes renováveis no complexo portuário

Por Júnior Batista junior.batista@redebnews.com.br

O Porto do Pecém, no Ceará, fechou um contrato para utilizar energia elétrica de fontes renováveis com rastreabilidade internacional a partir deste mês. Isso significa, de acordo com a administração do cais, que as fontes têm procedência comprovada e faz parte do esforço do cais para utilizar energias renováveis nas operações portuárias.



O Porto do Pecém, no Ceará, fechou um contrato para utilizar energia elétrica de fontes renováveis

O contrato foi assinado com a empresa Casa dos Ventos e tem valor de R\$ 41 milhões, além de duração de cinco anos. A energia possui o certificado I-REC (International Renewable Energy Certificate).

A aquisição trará uma economia que deve ser revertida em ações de descarbonização do Porto do Pecém e também em uma futura política de incentivo para uma maior eletrificação das operações portuárias, que hoje é de 70%. Esse índice inclui os guindastes usados para movimentação de contêineres e placas, além da esteira que transporta insumos para a siderúrgica da ArcelorMittal.

A projeção é aumentar os processos de fornecimento de energia limpa, especialmente no fornecimento para navios pelo sistema shore power, que permitirá a redução das emissões das embarcações atracadas.

De acordo com o engenheiro José Carneiro Júnior, que liderou os estudos técnicos do processo no Complexo do Pecém, a migração para o mercado livre sempre esteve em análise pela equipe. No entanto, questões tributárias relacionadas aos incentivos fiscais do Porto, além dos riscos e preços variáveis do mercado de energia, tornavam essa opção pouco atrativa. “Esse cenário mudou diante da agenda mundial de descarbonização e transição energética, que dialoga com os projetos de hidrogênio verde (H2V) e com a eletrificação das operações portuárias”.

Para se ter uma ideia, o consumo de energia elétrica no Porto é equivalente ao de uma cidade com cerca de 80 mil habitantes. “Esse consumo reflete uma política voltada para a descarbonização das operações portuárias, incentivada pelo Governo do Estado, pelo Porto e por seus operadores, que têm investido em equipamentos elétricos para substituir ou complementar os movidos a combustíveis fósseis”, avalia Hugo Figueirêdo, presidente do Complexo do Pecém.

O gerente de Manutenção do Complexo, Marco Ximenes, explica que a substituição de equipamentos com motores à combustão por elétricos na atividade portuária é uma tendência irreversível, devido à sustentabilidade e ao retorno econômico garantido. “Isso se deve à eliminação da logística de abastecimento, à redução de riscos e custos ambientais decorrentes de vazamentos e acidentes, além do fato de os equipamentos elétricos, em geral, apresentarem menores custos de manutenção. A aquisição de energia no mercado livre a um custo mais baixo, sob aspectos econômicos e ambientais, impulsiona ainda mais essa transição”.

O Porto do Pecém é atualmente atendido por duas linhas de transmissão da concessionária local de energia, que têm apresentado excelentes índices de disponibilidade. Além disso, conta com uma usina de geração a gás, capaz de atender a demanda energética atual para operações portuárias. Conforme Marco Ximenes, o desafio agora é investir ainda mais na confiabilidade do Sistema Elétrico do Porto do Pecém, com investimentos em redundâncias, proteção, monitoramento e



controle. Para essa demanda, a projeção é de investimentos da ordem de R\$ 15 milhões somente para o próximo ano.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/10/2024

REGIÃO NORDESTE - “CLUSTER É DESAFIO ESTRATÉGICO NA BUSCA POR DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL”

Paulo Cezar Soares Pinheiro, diretor do Cluster da Bahia, afirmou que a iniciativa busca o desenvolvimento sustentável

Por **Júnior Batista** junior.batista@redebenews.com.br

O diretor-executivo do Cluster Tecnológico Naval da Bahia, Paulo Cezar Soares Pinheiro, afirmou que o cluster “é um grande desafio estratégico, que busca o desenvolvimento sustentável, com geração de emprego e renda”.

A iniciativa foi celebrada no Farol da Barra, no último dia 3. Participaram do evento representantes de diversas instituições públicas e privadas que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a sua criação. A cerimônia também contou com a presença do Almirante de Esquadra Claudio Henrique Mello de Almeida, Comandante de Operações Navais.

O Comandante do 2º Distrito Naval, Vice-Almirante Antonio Carlos Cambra, ressaltou em sua fala que “o desenvolvimento da Economia do Mar na Bahia é um trabalho de longo tempo que já vem dando resultados com a criação do Cluster Tecnológico-Naval da Bahia, cuja principal missão é contribuir para o desenvolvimento de uma economia próspera para a região e benéfica para os seus associados e a sociedade”.

O diretor-presidente da CODEBA e presidente do Conselho de Administração do Cluster, Antonio Gobbo, afirmou que a construção da governança do cluster é um grande projeto nacional. “A união de todos os clusters permitirá a evolução da Economia do Mar, preservando-se as riquezas nacionais por meio desses vetores de desenvolvimento. Por isso, os cluster têm que conversar, já que temos por natureza convergências no desenvolvimento econômico do nosso País”.

Também presente ao evento, o ex-Comandante da Marinha e atual Conselheiro do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, destacou a dimensão estratégica de um projeto desse tipo. “Esse evento é extremamente estratégico para nosso País. Tenho dialogado com diversos entes envolvidos no projeto do Cluster da Bahia, onde passamos a experiência do Cluster do Rio de Janeiro. Posso dizer que esse evento é um marco relevante em todo esse processo e que estamos trabalhando em um grande portfólio para o desenvolvimento de cursos voltados à Economia do Mar”.

Parceiras

O Cluster Tecnológico Naval da Bahia tem como empresas fundadoras: Bahia Marina; Belov Offshore Industrial Ltda; Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA); Contermas Terminal Marítimo de Salvador; CS Portos; Enseada Indústria Naval S/A; Intermarítima Portos e Logística; Maqfiltros; Terminal Portuário Cotegipe; e Wilson Sons – Tecon Salvador.

A iniciativa de criação do cluster contou com o apoio da Associação Comercial da Bahia, Associação Náutica da Bahia, CODEBA (Autoridade Portuária da Bahia), Federação das Indústrias do Estado da Bahia, SENAI Cimatec, Prefeitura de Salvador, Governo do Estado da Bahia e Marinha do Brasil (Autoridade Marítima), por meio do Comando do 2º Distrito Naval.

Além das empresas, o cluster inclui, no arranjo institucional, universidades, fundações, entidades patronais, institutos de pesquisa e órgãos públicos relacionados ao desenvolvimento econômico, científico e tecnológico.

Dentre as principais atividades econômicas a serem desenvolvidas destacam-se a atividade portuária e de transporte marítimo; a construção, reparação, descomissionamento e desmantelamento de embarcações e plataformas; o aperfeiçoamento dos sistemas de saneamento relacionados aos ambientes marinhos; o turismo costeiro e marítimo; a captura, processamento e comercialização de pescado e frutos do mar e aquicultura; esporte, recreio e mergulho; atividades de apoio à extração de óleo e gás offshore; exploração e extração mineral oceânica e offshore; defesa, segurança, vigilância e indústria militar naval; refinarias e petroquímicas; energias renováveis oceânicas e offshore; e pesquisa, desenvolvimento e inovação no ambiente marinho.

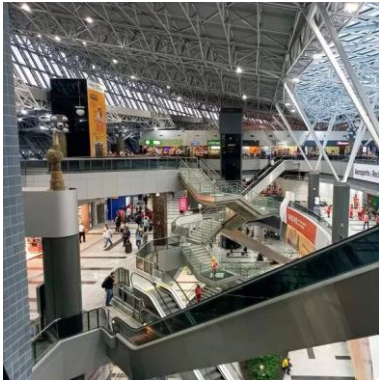
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/10/2024

AEROPORTOS - AEROPORTOS DO NE RECEBEM MAIS DE R\$ 900 MI EM INCENTIVOS FISCAIS

Aena, que administra seis aeroportos do Nordeste, vai investir nos aeroportos que fazem parte de bloco na região

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



No Recife, a empresa investiu R\$ 517 milhões desde que assumiu a concessão em 2019. (Foto: Divulgação)

O aeroporto da capital pernambucana, administrado pela Aena, teve o pedido de incentivo fiscal aprovado pela Diretoria Colegiada da Sudene. A empresa reportou um investimento de R\$ 517 milhões na unidade do Recife desde que assumiu a concessão em 2019. Esta é a sexta aprovação de pleitos da companhia relacionados à infraestrutura aeroportuária. Além do Recife, foram beneficiadas as unidades de Aracaju (SE), Bayeux (PB), Campina Grande (PB), Maceió (AL), Juazeiro do Norte (CE). No total, são mais de R\$ 900 milhões em investimentos na região.

De acordo com o superintendente da Sudene, Danilo Cabral, os incentivos fiscais são muito importantes para atrair e assegurar investimentos privados nos 11 estados da área de atuação da Autarquia. “Nossa Região ainda precisa avançar na competitividade, com melhorias em infraestrutura, por exemplo. Então, esse instrumento financeiro são um forte atrativo para os empreendedores enquanto não temos as mesmas condições de outras regiões brasileiras”, afirmou.

No total, a Aena declarou investimentos de R\$ 933,8 milhões nos seis aeroportos, que fazem parte do Bloco Nordeste da concessão de 2019, sendo o maior volume de recursos aplicado no Recife. A empresa investiu R\$ 105,5 milhões em Bayeux, R\$ 72,5 milhões em Campina Grande, R\$ 75,3 milhões em Aracaju, R\$ 69,1 milhões em Maceió, e R\$ 94,4 milhões em Juazeiro do Norte. Subsidiária da espanhola Aena Desarrollo, a companhia venceu o leilão da concessão do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, e outros dez em 2022.

A Aena informou que, nos seis aeroportos do Nordeste, há 2.223 empregos diretos e indiretos. A maior parte deles está no Recife, com 85 postos de trabalho direto e 902 indiretos.

Outros pleitos

Além dos incentivos para o setor aeroportuário, a Diretoria Colegiada aprovou outros 17 pedidos em oito estados da área de abrangência da Sudene. Foram 14 relacionados com a Redução de 75% do Imposto de Renda Pessoa Jurídica e três de Reinvestimento de 30% do IRPJ.

Eles estão assim distribuídos: Alagoas (1 pleito – Norsa Refrigerantes, em Arapiraca); Bahia (3 pleitos – Aço Master Indústria Metalúrgica, em Feira de Santana, Kimberly Clark Brasil Indústria e Comércio de Produtos de Higiene, em Camaçari, e Claro NXT Telecomunicações, em Salvador); Ceará (2 pleitos – Hidrotintas, em Maracanaú, e 3R RNCE, em Icapuí); Espírito Santo (1 pleito – BW

Energy Maromba do Brasil, de Aracruz); Minas Gerais (2 pleitos – Hipolabor Farmacêutica, em Sabará, e Sigma Mineração, em Itinga).

Pernambuco teve outros cinco pedidos atendidos, os de Biscoitos e Bolachas Skin, localizada em Caetés, Autêntico Comércio de Cocos, em Petrolândia; Cristalpet do Brasil Indústria de Embalagens, do Cabo de Santo Agostinho; Tambau Indústria Alimentícia, de Custódia; e Niagro Nichirei do Brasil Agrícola, de Petrolina.

Já a Paraíba teve dois pleitos Tecelagem São Cristovão e a Vitrium Indústria e Comércio de Vidros, sediadas em São Bento e Cabedelo, respectivamente. A empresa Apform Indústria e Comércio de Móveis, localizada em Macaíba, no Rio Grande do Norte, também foi atendida.

O diretor de Gestão de Fundos e Incentivos Fiscais da Sudene, Heitor Freire, destacou que até agora, a Sudene aprovou 261 pleitos e tem outros 164 em tramitação. “Os incentivos são um muito importantes para a promoção do desenvolvimento regional, gerando empregos diretos e indiretos na nossa Região e nós temos atuado para atender as demandas que chegam à Autarquia”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

PORTO DE SANTOS - APS PUBLICA EDITAL PARA DERROCAGEM DE PEDRAS NO CANAL DE ACESSO

Segundo a companhia, trabalhos de remoção das pedras é a primeira etapa para aprofundamento do canal para 16 metros

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



O aprofundamento do canal de 15 metros para 16 metros é uma das prioridades da atual diretoria que administra o cais santista (Foto: Divulgação/APS)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou, nesta segunda-feira (7), o aviso de licitação para contratação de empresa para os trabalhos de derrocamento das pedras do Canal de

acesso do Porto de Santos (SP). Este processo representa a primeira etapa para o aprofundamento do canal de navegação de 15 metros para 16 metros, uma das prioridades da atual diretoria para aumentar a competitividade do complexo portuário.

A Autoridade Portuária irá contratar a empresa para fazer desde os projetos básico e executivo até a efetiva retirada das pedras que estão no fundo do canal de navegação. Segundo um estudo recebido pela APS, são, ao todo, 31 pontos existentes na infraestrutura aquaviária do Porto de Santos – canal de navegação, áreas de acesso e berços de atracação, onde há rochas que impedem o aprofundamento.

“Estamos dando o primeiro passo para atendermos à uma necessidade antiga do mercado nacional e internacional, que é o aumento da profundidade do Porto de Santos. A partir do derrocamento das rochas, estamos abrindo caminho seguro para chegarmos aos 16 e, na sequência, aos 17 metros de calado, uma profundidade que trará a tranquilidade definitiva para recebermos, a qualquer hora do dia ou da noite, os maiores navios do mundo”, comentou o presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini.

Segundo a APS, a empresa contratada terá 18 meses, de acordo com o prazo contratual previsto, para fazer a retirada mecânica das pedras, um volume de rochas estimado em 10 mil metros cúbicos.

A derrocagem deverá levar a profundidade dos pontos do estuário santista para 16,5 metros. Os métodos e equipamentos a serem usados deverão ser definidos nos projetos básico e executivo elaborados pela própria contratada.

De acordo com a companhia que administra o maior complexo portuário do país, a derrocagem feita antes das obras de aprofundamento têm a vantagem de já contar com a licença ambiental. A APS afirmou que o objetivo é entregar em 2026 o aprofundamento de todo o canal de navegação do Porto Organizado de Santos para 16 metros.

O edital com as condições para participação e detalhes da obra já pode ser obtido pelas empresas interessadas no endereço <https://www.licitacoes-e.com.br/aop/index.jsp> ou diretamente na sede da APS. A entrega das propostas e a abertura da concorrência estão agendadas para 29 de outubro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - QUEM CUIDA DA PORTA DE ENTRADA DE SUA CASA?



HUDSON CARVALHO

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

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

Seja bem-vindo. Sinta-se em casa, mas não exagere. A casa é minha.
(Autor desconhecido)

Em todas as viagens que tive a oportunidade de fazer, em qualquer lugar do mundo, há um elemento que chama minha atenção mais do que tudo: portas e janelas. Tanto e de tal forma que coleciono centenas de imagens delas. De todas as cores, tamanhos, formatos e épocas.

Deve ter algo a ver com a importância que sempre dei, e continuo dando, ao processo de seleção que as empresas onde trabalhei usavam para admitir aqueles que trabalhariam conosco, desde quando ainda era gestor de áreas técnicas, antes mesmo de assumir posições em recursos humanos.

Você e eu sabemos que estamos falando de muito mais do que apenas relações de trabalho (como se trabalho fosse “apenas”). Com algumas dessas pessoas, dividimos ideias, projetos, a alegria das vitórias e o aprendizado com as derrotas. Compartilhamos o nosso jeito de ser e recebemos delas a mesma coisa.

Quantas e quantas vezes, as relações que começam no trabalho tornam-se mais fortes e transbordam para nossa vida pessoal. Colegas viram amigos. As famílias passam a conviver. Vi muitas e muitas vezes isso acontecer, muito perto de mim: minha secretária casou-se com um dos meus melhores amigos, meu “par” na empresa e colega desde a faculdade de Engenharia. O padrinho de batismo de nossa filha Giulia trabalhava a duas pranchetas de distância da minha. Até hoje, “Ernestinho”, como o chamo carinhosamente, é um amigo para a vida.

Tenho certeza de que você tem histórias parecidas com as minhas, e que vai concordar comigo sobre a importância de cuidarmos da porta de entrada de nossas empresas. De recrutar e selecionar perfis técnicos, sim, mas pessoas com caráter e valores que valham a pena ter por perto também.

É a forma prática de fazer o que elegantemente chamamos de Gestão do Capital Humano.



Na consultoria, quando recrutamos ou quando capacitamos líderes, usamos um conceito que nos mostra bem o tipo de candidato com o qual estamos falando, uma ferramenta chamada Âncora de Carreira. “Âncoras” são os princípios norteadores, os valores dos quais um profissional não abre mão ao longo de sua carreira, conceito criado por Edgard Schein, psicólogo, especialista em desenvolvimento organizacional, professor do Massachusetts Institute of Technology (MIT). Recomendo. Funciona muito bem.

Como em tudo na vida, são as perguntas que movem o mundo. Então, é preciso sabermos quais são os valores e a cultura da própria organização, para então buscar o “fit organizacional” com os candidatos.

Deixar clara a importância desse encontro entre valores pessoais e organizacionais é papel do RH e da alta direção, ainda mais. Essa tem a missão de garantir que isso aconteça. Que os canais e recursos da empresa existam e estejam preparados para esse trabalho. Sem isso, a cultura organizacional estará seriamente ameaçada.

Feita essa observação, o restante do processo são técnicas que podem ser delegadas a outros níveis da organização, como análise de perfil, triagem de currículos, identificação de competências técnicas e comportamentais (as tais hard and soft skills), testes e entrevistas. Sinto falta do tempo em que era possível buscar – sem medo – referências pessoais e profissionais dos candidatos que se apresentam. Hoje, a limitação legal e de costumes é de tal monta que poucos se aventuram a pedir ou enviar essas informações.

Há uma forma de atenuar um pouco essa condição? Sim. A pesquisa pelo candidato em seus perfis em redes sociais. O que estiver visível a todos são informações públicas, portanto possíveis de serem utilizadas. Não é conclusivo, mas ajuda.

Candidatos, cuidado com o que postam! Os recrutadores estão atentos e não apenas ao seu LinkedIn. Ótima razão para você “ser” na rede social quem você é de verdade. Não quem você gostaria de ser. Aliás, faça o contrário. Seja, de verdade, quem quer ser e então poste o que quiser. A vida vai ficar mais fácil, garanto.

Na outra ponta, uma ideia que me parece muito ética, alinhada com os conceitos de inclusão, diversidade e igualdade. O recrutamento cego. Do que se trata? Da avaliação do currículo do candidato lendo apenas o seu perfil. Sem acesso a nome, sexo, cor da pele, idade ou qualquer outro fator que possa ativar possíveis preferências inconscientes do recrutador. É desafiador, mas justo.

Se você chegou até aqui, é bem provável que consiga formar um time coeso e afinado com os objetivos estratégicos de sua organização. Então, não perca também a chance de recebê-los bem em sua nova casa. Um processo de recepção e integração atencioso e envolvente faz muita diferença, como faz qualquer primeira boa impressão. É o que gostam de chamar hoje em dia de onboarding. Constrói e reforça outro nome que faz sucesso: employer branding, a marca positiva do empregador, que serve para ajudar a atrair os melhores talentos para a organização.

Não esqueça, porém, o que dizia Galvão Bueno, narrando a Fórmula Um. “Chegar é uma coisa, passar é outra!”. Atrair é parte do trabalho. Reter talentos é a parte mais difícil e que gera resultados verdadeiros. Assunto para outro capítulo.

Voltando ao papel da alta direção, que é quem realmente precisa entender e praticar esses conceitos, a última dica: se só houver uma chance de praticar a boa governança, insista nas ideias acima. Boa parte do restante vem a reboque. Sucesso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/10/2024

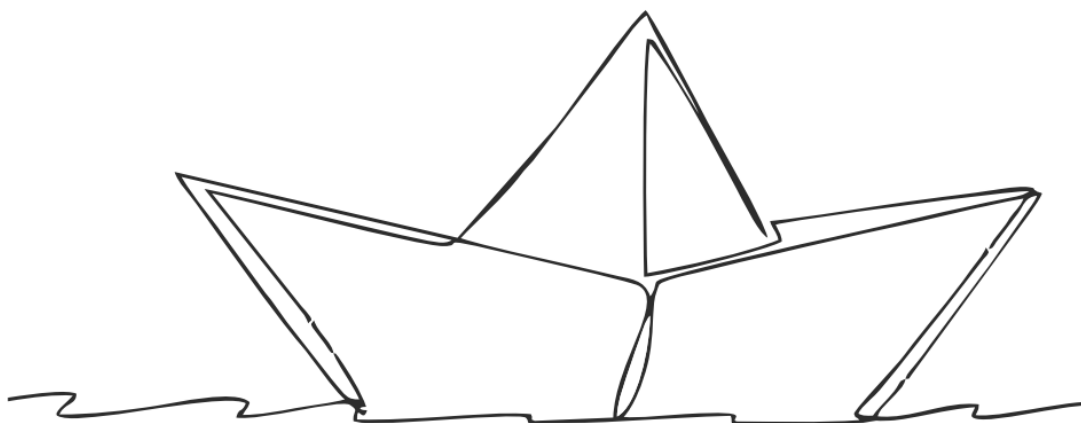
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A AMAZÔNIA DOS RIBEIRINHOS



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinio@portalbenews.com.br



O imaginário da Amazônia é extenso. Com alguma frequência, quem não mora na região pergunta, comenta e lida com os “ribeirinhos” como se fossem uma raça estranha que precisa de integração e de transformação para se tornarem consumidores, na busca de urbanizar seu modo de vida. Para quem vive em uma capital Amazônica, há uma distância da compreensão de seus modos de vida, mas para quem vive em uma cidade do Sudeste, a distância é ainda maior.

A falta de respeito e de compreensão pelo “estrangeiro” ou “diferente” é explorada por Timothy Snyder no seu novo livro sobre Liberdade (“On Freedom”, lançado poucos dias atrás, ainda sem tradução). O autor discorre sobre a liberdade a partir da aceitação de si e do próximo, sem a imposição dos modos de vida para os outros. Quando nós que estamos na Amazônia dialogamos com brasileiros sobre a nossa região e afirmamos a necessidade, por exemplo, de energia elétrica ou de estradas entre as capitais de Roraima, Amazonas e Rondônia, percebemos uma boa dose de indignação e de medo.

De onde vem o medo? Tipicamente da ignorância sobre os contextos da Amazônia. Snyder analisa a liberdade a partir das perspectivas da soberania, imprevisibilidade, mobilidade, factualidade e solidariedade, concluindo com a importância dos governos e da governança. A condição em que vivemos na nossa própria região é de uma falta de liberdade percebida sobre a nossa soberania territorial ou mesmo de solidariedade nacional. Talvez por isso uma sensação de falta de liberdade nos arrebate vez por outra e isso é espelhado nas eleições.

Enquanto não for possível termos a sensação de autogoverno de nossos territórios, a relação dos habitantes da região com o restante do País passará por uma boa dose de indignação mútua. Enquanto o restante do País não respeitar os desejos e necessidades da Amazônia a partir das perspectivas dos que aqui vivem, passaremos por uma dificuldade de diálogo institucional.

Os ribeirinhos não precisam ser colonizados. Os povos originários não necessariamente querem internet. Não há falta de viadutos por aqui. Os problemas passam por questões mais simples, como água potável, saneamento básico, estradas, portos, aeroportos, voos com preços justos (que levem em consideração as distâncias e volumes de pessoas ou cargas transportadas). Os problemas atuais são os básicos.

Como afirma Snyder, “não somos nem bens, nem objetos”. Os ribeirinhos não são objetos. Eles são sujeitos, como nós mesmos. Seguindo Snyder, a partir do momento em que enxergarmos uns aos outros como sujeitos, começaremos a compreender o mundo. As vulnerabilidades na Amazônia não são as mesmas nas capitais e nos interiores.

Os problemas de Manaus podem ter muita semelhança com Campinas, mas terão muitas diferenças com Tabatinga. Tentar uniformizar a Amazônia com um único tipo de problema é uma prática recorrente que afronta a nossa liberdade. Timothy Snyder analisou a Liberdade a partir da Europa, mas podemos transpor com facilidade para a Amazônia contemporânea e a sua difícil relação com o Brasil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/10/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BRASIL ELEVA EXPORTAÇÕES DO AGRO PARA O MÉXICO

Informações: *Globo Rural (07 de outubro de 2024)*

Programa mexicano de combate à inflação suspende tarifas de importação de alguns produtos da cesta básica

O programa mexicano que está temporariamente em vigor o imposto de importação de determinados produtos da cesta básica contribuiu para aumentar as exportações brasileiras do agronegócio para o país.

Segundo dados levantados pela Apex Brasil, as exportações do setor para o México passaram de US\$ 2,2 bilhões em 2022 para US\$ 2,9 bilhões em 2023, alta de 32%. Neste ano, a expectativa é que fique entre US\$ 3,5 bilhões e US\$ 4 bilhões. Antes do programa, os valores exportados giravam em torno de US\$ 1 bilhão, em valores nominais.

O “Paquete Contra a Inflação e a Carestía”, ou Pacic, foi criado em maio de 2022 por Andrés Manuel López Obrador. O objetivo era reduzir a inflação e aumentar a segurança do abastecimento, já que o México é muito dependente dos Estados Unidos. Foi zerado o imposto de importação de produtos da cesta básica mexicana, incluindo carnes, milho, arroz e ovos.

O programa continua válido até 31 de dezembro deste ano. A grande preocupação dos empresários brasileiros é saber se o Pacífico será renovado ou não pela nova presidente do México, Claudia Sheinbaum. A Apex e empresários do setor defendem a renovação, enquanto negociam um acordo comercial que garanta cotas permanentes ou redução tarifária para o agro brasileiro.

“O Pacic é um grande símbolo para o Brasil, mas não queremos ficar só numa medida temporária. Queremos ampliar os acordos comerciais que temos com o México e, inclusive, incorporar com toda essa estratégia de garantir a segurança alimentar para que essa parceria de sucesso não seja temporária e não dependa dessas renovações”, diz Laudemir Muller, gerente de agronegócio da Apex Brasil .

Alguns produtores, segundo apurou a reportagem, estão investindo em investimentos enquanto aguardam uma definição do governo mexicano. Segundo Muller, caso o programa se torne permanente, ou seja, incluído num acordo comercial, há potencial para que as exportações do agronegócio para o México cresçam ainda mais.

Inflação dos alimentos

Um argumento utilizado pelos empresários brasileiros para tentar convencer o governo mexicano a renovar a medida é o impacto nos preços. A inflação de alimentos no México caiu de 13,2%, em 2022, para 8,2% em 2023 e para 6,2% em 2024, a partir da criação do Pacic. O Brasil é o principal parceiro comercial do México nesse programa, e o segundo no agronegócio como um todo, atrás dos Estados Unidos



“O Brasil triplicou a oferta [de produtos do agro] e ajudou a aumentar a inflação de alimentos [mexicana]. O Brasil também é um fornecedor com preço mais competitivo, inclusive mais competitivo do que os Estados Unidos”, diz Muller. Outro argumento é que o México importa a matéria-prima e vende o produto processado, com maior valor agregado, ou seja, é bom para a indústria mexicana e não gera perda de empregos no país.

Durante o Fórum Empresarial Brasil-México, evento promovido na segunda-feira (30) pela Apex na Cidade do México, Antonio Camardelli, presidente da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), disse que o Brasil tem a possibilidade de uma oferta perene de carne para o México. “Outro ponto importante é que não somos predadores de varejo. Nós queremos fazer exportações complementares”, frisou.

Carolina Machado, gerente da corretora Expoente Agronegócios, especializada em arroz, afirmou que o Brasil tem capacidade de atender o México sem prejuízos à demanda interna.

A jornalista para o Fórum a convite da Apex Brasil

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

Data: 07/10/2024

EXPORTAÇÕES SOMAM US\$ 255,4 BILHÕES ATÉ SETEMBRO

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (07 de outubro de 2024)

Em setembro, o saldo era de US\$ 5,3 bilhões. A corrente de comércio no acumulado do ano atinge US\$ 452 bi. Nova projeção para o fechamento do ano aponta superávit de US\$ 70 bi

A balança comercial de setembro registrou saldo positivo de US\$ 5.363 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 28.789 bilhões e, adicionalmente, que somaram US\$ 23.426. A corrente de comércio foi de US\$ 52.215 bilhões. Os números foram apresentados pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC), nesta sexta-feira (4/10).

No acumulado do ano (janeiro a setembro), as exportações totalizam US\$ 255.456 bilhões — aumento de 0,8% em relação ao mesmo período do ano anterior; e, por exemplo, US\$ 196.338 bilhões, representando um crescimento de 8%. O saldo é positivo, somando US\$ 59,119 bilhões, e a corrente de comércio cresceu 3,8%, para US\$ 451,794 bilhões.

Na comparação de setembro em relação ao mesmo mês do ano passado, as exportações cresceram 0,3%. Em relação às mesmas, o crescimento foi de 19,9%. A corrente de comércio cresceu 8,2% no período.

Balança Comercial Mensal – Dados Consolidados de setembro/2024

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Exportações por Setor e Produtos

No mês de setembro/2024, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores foi o seguinte: queda de US\$ 0,79 bilhões (-12,1%) na Agropecuária; queda de US\$ 1,53 bilhões (-19,8%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 2,4 bilhões (16,8%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado do ano atual, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores foi o seguinte: queda de US\$ 5,35 bilhões (-8,4%) na Agropecuária; crescimento de US\$ 5,95 bilhões (10,6%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 1,94 bilhões (1,5%) em produtos da Indústria de Transformação.

Importações por Setor e Produtos

No mês de setembro/2024, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores foi o seguinte: crescimento de US\$ 0,07 bilhão (18,9%) na Agropecuária; crescimento de US\$ 0,49

bilhão (45,9%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 3,32 bilhões (18,5%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado do ano atual, comparando com igual período do ano anterior, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores foi o seguinte: crescimento de US\$ 0,87 bilhão (25,6%) na Agropecuária; crescimento de US\$ 0,42 bilhões (3,4%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 13,4 bilhões (8,1%) em produtos da Indústria de Transformação.

Estimativa para 2024

A quarta e última previsão do MDIC para o resultado da balança comercial de 2024 aponta para uma exportação de US\$ 335,7 bilhões, o que representa uma pequena redução de 1,2% em relação ao ano anterior. A importação projetada está em US\$ 264,3 bilhões, 10,2% maior em relação ao resultado de 2023. Com isso, o saldo comercial previsto é de US\$ 70 bilhões, segundo maior resultado da série histórica, 28,9% menor em relação ao saldo recorde de US\$ 98,9 bilhões de 2023.

Acesse **AQUI** a íntegra da Coletiva da Balança Comercial.

<https://www.youtube.com/live/HbgJ8msG2Zg>

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

Data: 07/10/2024

HIDROVIAS DO BRASIL E UNICAMP IMPULSIONAM FORMAÇÃO PROFISSIONAL PARA ESTUDANTES NO SETOR DE LOGÍSTICA

Fonte: Logweb (07 de outubro de 2024)



Imagem de freepik

A Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas, está investindo na formação de futuros profissionais do setor de logística. Em parceria com o curso de Engenharia de Transportes da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), será realizado, entre os meses de setembro e novembro, o Hackathon Criando Soluções Inovadoras. A busca pela iniciativa aplicar, na prática, conhecimentos acadêmicos e desenvolver habilidades profissionais, proporcionando aos participantes a oportunidade de enfrentar e resolver desafios reais nas áreas de logística e operação hidroviária, tecnologia e sustentabilidade.

Estão inscritos quase 50 formandos, organizados em 12 grupos de trabalho. Cada equipe deverá escolher dois desafios, um de nível iniciante e outro avançado para apresentar propostas de resolução. As ideias elaboradas serão elaboradas por uma comissão de especialistas da Hidrovias do Brasil, em conjunto com a cooperação do curso de Engenharia de Transportes e outros professores da Unicamp. Serão avaliados os seguintes critérios: Inovação, técnica, impacto e apresentação.

Durante o desenvolvimento dos trabalhos, os alunos terão acesso a workshops, encontros e palestras semanais organizadas pela Hidrovias do Brasil. Profissionais da companhia estão disponíveis, presenciais ou virtualmente, para discutir questões técnicas, compartilhar insights do setor e orientar os estudantes na resolução dos desafios.

“Acreditamos que a educação é chave para a inovação e o progresso sustentável no setor de logística e transportes. Investir na formação de novos profissionais é contribuir para a construção de um futuro melhor. Estamos liberados em auxiliar os participantes, pois entendemos que o talento e a visão dos jovens são essenciais para a empresa”, destaca Mariana Yoshioka, diretora de Engenharia e Inovação da Hidrovias do Brasil.

Todas as equipes que concluírem os desafios recebem certificados de participação. As três equipes finalistas serão contempladas com mentoria de carreira, três vagas de estágio remunerado de verão

(15/01/2025 a 15/02/2025) na Hidrovias do Brasil, apoio financeiro, além de uma visita técnica guiada na operação da empresa no Porto de Santos. A divisão dessas premiações será realizada entre as equipes, de acordo com os critérios publicados no edital.

A apresentação das soluções tem início em 25/11/2024, e os vencedores serão anunciados a partir do dia 12/02/2024. O Hackathon, oferecido pela Hidrovias do Brasil e o curso de Engenharia de Transportes da Unicamp, tem como objetivo contribuir para a transformação do setor de transportes e logística hidroviária. Para mais informações, acesse: <https://bit.ly/3zcBsi6>

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

Data: 07/10/2024

SP CONVOCA PARA AUDIÊNCIAS PÚBLICAS SOBRE PROJETOS DO TÚNEL IMERSO SANTOS–GUARUJÁ

Informações: *Santaportal (07 de outubro de 2024)*



Imagem: Divulgação/Governo de SP

O Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) convocou para os dias 9 e 10 de outubro duas audiências públicas sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA) do projeto do Túnel Imerso Santos–Guarujá .

A primeira sessão será em Santos, no dia 9, no Teatro Guarany, com início às 17h. A segunda ocorre no dia 10, também às 17h, no Teatro Municipal Procópio Ferreira, no Guarujá.

As inscrições para participação e manifestação deverão ser realizadas presencialmente, a partir das 16h, nas respectivas recepções dos teatros. As duas audiências também serão transmitidas ao vivo pelo canal oficial do YouTube da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil).

Os estudos disponíveis estão aos específicos para consulta nos seguintes locais e horários:

Saguão do Paço

Praça Municipal Visconde de Mauá, s/n – Centro – Santos/SP
Dias úteis, das 9h às 12h e das 13h às 17h

Paço Moacir dos Santos Filho

Secretaria Municipal de Planejamento Estratégico (Seplan)
Avenida Santos Dumont, 800 – 2º Andar – Vila Santo Antônio – Guarujá/SP
Dias úteis, das 9h às 13h e das 15h às 18h

Investimento de R\$ 5,96 bilhões

O túnel imerso que vai ligar os municípios de Santos e Guarujá faz parte dos projetos descobertos no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP). O valor do investimento estimado é de R\$ 5,96 bilhões e será dividido entre o Governo de São Paulo e a União, além da participação da iniciativa privada.

Com projeto executivo elaborado pelo Governo SP, o empreendimento é uma demanda de quase 100 anos da população da Baixada Santista. Atualmente, mais de 21 mil veículos cruzam diariamente as duas margens utilizando barcos de pequeno porte (catraias) e as balsas, além de 7,7 mil ciclistas e 7,6 mil pedestres. A travessia é feita por balsa ou por cerca de 40 km de rodovia.

Para a construção de uma ligação seca entre as cidades, haverá um túnel de 870 metros de extensão instalado abaixo do mar. Com profundidade de 21 metros, este será o primeiro túnel da América Latina feito neste modelo.

A estrutura terá seis módulos de concreto pré-moldados, construídos em uma doca seca antes de serem “mergulhados” na água. Depois de prontas, as partes da estrutura serão transportadas por flutuação até o local de instalação, no fundo do leito d'água. O trecho vai ligar às regiões de Outeirinhos e Macuco, em Santos, ao bairro Vicente de Carvalho, em Guarujá.

A futura parceira privada será responsável pela construção, operação e manutenção do túnel que vai solucionar um dos maiores gargalos logísticos do país e reduzir o tempo de deslocamento minutos entre as duas cidades para apenas cinco. A solução viária também amplia possibilidades de desenvolvimento e expansão do Porto de Santos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 07/10/2024



EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA

SOB CRÍTICAS DE AMBIENTALISTAS E APOIO DAS PETROLEIRAS, REINO UNIDO ANUNCIA £22 BI PARA CCUS

Plano é transformar duas zonas industriais – de Teesside e Merseyside – em centros de CCUS e hidrogênio feito a partir de gás natural com captura de CO₂

Por Gabriel Chiappini



Indústria de óleo e gás é principal interessada na tecnologia de CCS (Foto: Anita Stachurski/Pixabay)

RIO — O Reino Unido anunciou, na última sexta (4/10), um plano de £ 21,7 bilhões para financiar, ao longo de 25 anos, projetos de captura, armazenamento e uso de carbono (CCUS) no país.

Plano é transformar duas zonas industriais – de Teesside e Merseyside – em centros de CCUS e hidrogênio feito a partir de gás natural com captura de CO₂ — o hidrogênio azul.

A confirmação do incentivo veio dias após o anúncio do fechamento da última usina termelétrica a carvão do país – que foi o berço da Revolução Industrial.

“Na semana em que a Grã-Bretanha se tornou a primeira nação industrializada a encerrar seus 150 anos de uso de carvão na produção de energia, a nação agora começa uma nova era de tecnologia de energia limpa”, disse o primeiro-ministro Keir Starmer.

Segundo o governo, os investimentos, além de estimular a economia, têm capacidade de remover mais de 8,5 milhões de toneladas de emissões de carbono por ano — o equivalente a retirar cerca de 4 milhões de carros de circulação.

Cientistas contra CCUS e hidrogênio azul

Ambientalistas e cientistas criticaram a decisão por avaliarem que se trata de um incentivo à indústria de óleo e gás.

“Para um governo comprometido em enfrentar a crise climática, £ 22 bilhões é muito dinheiro para gastar em algo que vai estender a vida útil da produção de petróleo e gás que aquece o planeta”, criticou o diretor de políticas do Greenpeace do Reino Unido, Doug Parr.



Em carta enviada ao ministro inglês da energia semanas antes do anúncio, 23 cientistas pediam a reconsideração do financiamento bilionário, argumentando que ainda faltam evidências científicas concretas sobre o vazamento de metano e carbono, seja no transporte do CO₂, seja na produção de hidrogênio azul.

“Pedimos fortemente que pause a política do seu governo para hidrogênio azul e energia a gás com base em CCUS e adie qualquer decisão de investimento no programa até que todas as evidências relevantes sobre as emissões de vida útil e a segurança dessas tecnologias tenham sido devidamente avaliadas”, diz a carta.

Segundo os cientistas, em quase todos os estágios do processo “há incerteza sobre a tecnologia e as emissões consequentes”.

“Quando o financiamento governamental é usado para apoiar empresas privadas de grande porte com risco significativo de falha em atingir o resultado pretendido (neste caso, geração de energia genuinamente de baixo carbono), perguntas precisam ser feitas sobre quem assume o risco se as coisas derem errado”, questionam.

A carta ainda cita o relatório recente do Carbon Tracker Kind of Blue, que conclui que a o projeto de hidrogênio azul em Teesside teria emissões vitalícias de cerca de 15 a 25 milhões de toneladas de CO₂e, muito mais altas do que as 10 milhões de toneladas relatadas pelo desenvolvedor em sua declaração ambiental para planejamento.

Petroleiras celebram iniciativa do governo britânico

Claudio Descalzi, CEO da Eni – que ganhou a concessão para transporte e armazenamento de carbono na região de Merseyside – afirmou que a notícia é “um passo importante para a criação de uma nova cadeia de negócios ligada à transição energética”.

O projeto empresa, chamado HyNET, tem uma capacidade inicial de armazenamento de 4,5 milhões de toneladas de CO₂ por ano na primeira fase e o potencial de aumentar para 10 milhões de toneladas de CO₂ por ano após 2030.

“Grandes projetos como esses têm o potencial de ajudar a estimular o crescimento econômico”, disse Louise Kingham, vice-presidente sênior da bp Europa.

A bp possui um projeto de hidrogênio azul em Teesside – em parceria com a Adnoc – que prevê duas unidades de produção de hidrogênio de 500 MW até 2030, com o início das operações em 2027.

Na mesma região ainda desenvolve com a Equinor o Net Zero Teesside (NZZ) Power, um projeto de captura e armazenamento de carbono conectado a uma planta de geração de eletricidade a gás.

“O Reino Unido continuará sendo um mercado importante para a Equinor, com base em nossa história de fornecimento significativo de energia ao longo de sua Costa Leste, que está em transição da demanda tradicional de petróleo e gás para energias renováveis e opções de baixo carbono, como CCS e hidrogênio”, afirmou Alex Grant, vice-presidente sênior e chefe da Equinor no Reino Unido.

Lobby da indústria

Segundo levantamento do jornal britânico The Guardian, as petroleiras intensificaram no último ano sua agenda de encontros com representantes do governo do Reino Unido para discutir o CCS.

Em 2023, majors como Equinor, BP e ExxonMobil compareceram a 24 das 44 reuniões ministeriais para discutir captura e armazenamento de carbono (CCS), de acordo com registros oficiais de transparência.

Entre 2020 e 2022, quando os ministros realizaram cerca de metade das reuniões para discutir a tecnologia, e as empresas de petróleo e gás compareceram a sete dessas discussões a cada ano, afirmou o jornal.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 07/10/2024

URNAS DEFINEM PREFEITOS QUE VÃO GERIR R\$ 122,8 BILHÕES EM ROYALTIES E PARTICIPAÇÕES ESPECIAIS NOS PRÓXIMOS QUATRO ANOS

Maioria das prefeituras que terão mais de R\$ 1 bilhão por ano em recursos petrolíferos foi definida no primeiro turno

Por Gabriela Ruddy



Royalties são uma compensação financeira à sociedade pela exploração de recursos não renováveis pertencentes ao país / Foto Currahee Shutter/Fotolia

Eleitores em todo o país foram às urnas neste domingo (6/10) para definir as gestões das prefeituras pelos próximos quatro anos.

De acordo com estimativas da Agência Nacional do Petróleo (ANP), os prefeitos de municípios beneficiados

com royalties e participações especiais terão R\$ 122,8 bilhões em receitas do setor de petróleo e gás para o próximo mandato.

- A maior parte dos municípios que devem arrecadar mais de R\$ 1 bilhão por ano com recursos petrolíferos definiu os dirigentes dos próximos quatro anos já no primeiro turno.

Maricá confirmou a hegemonia do Partido dos Trabalhadores na cidade, que já dura 16 anos, e elegeu Washington Quaqué (PT). Hoje deputado federal, Quaqué volta ao cargo que ocupou entre 2009 e 2017 para seu terceiro mandato como prefeito. Ele terá R\$ 16,24 bilhões em recursos petrolíferos para administrar na nova gestão.

Em Saquarema, a eleita foi a estreante Lucimar (PL), cujo cabo eleitoral é a atual prefeita, Manoela Peres (PL). Ela derrotou um velho conhecido da política do Rio, o ex-deputado estadual Paulo Melo (MDB), além de Romulo Gomes (Novo). A cidade deve receber R\$ 12,85 bilhões nos próximos quatro anos, segundo a ANP.

Já Campos dos Goytacazes reelegeu o atual prefeito, Wladimir Garotinho (PP), filho do ex-governador fluminense Anthony Garotinho. Mesmo com a redução da produção na Bacia de Campos, próxima à cidade no norte fluminense, o município ainda vai receber R\$ 5,14 bilhões até 2028.

Cidade que entra para o seletivo grupo de municípios que recebem mais de R\$ 1 bilhão em royalties e participações especiais a partir de 2025, Araruama elegeu Daniela de Livia (MDB), que derrotou Penha Bernardes (PL). Araruama é beneficiada por campos importantes em águas profundas e novos projetos entrando em operação. Com isso, a nova prefeita vai gerir R\$ 4,18 bilhões em recursos petrolíferos.

O município de Macaé elegeu Welberth Rezende (Cidadania), que derrotou Dr. Aluizio (PDT), Danilo Funke (PSB) e Felício Laterça (PP). Rezende vai receber R\$ 7,69 bilhões em recursos do setor de petróleo e gás ao longo do mandato.

Único município do “clube do bilhão” ainda sem definição é Niterói. Rodrigo Neves (PDT) vai disputar o segundo turno em 27 de outubro contra Carlos Jordy (PL) para decidir a gestão de R\$ 8,28 bilhões em recursos petrolíferos nos próximos quatro anos.



Já nas capitais, as eleições foram marcadas por um alto número de reeleições:

- Eduardo Paes (PSD) foi reeleito na cidade do Rio de Janeiro (RJ) já primeiro turno, assim como Bruno Reis (União) em Salvador (BA) e Lorenzo Pazolini (Republicanos) em Vitória (ES).
- Haverá disputa no segundo turno em São Paulo (SP) entre o atual prefeito Ricardo Nunes (MDB) e Guilherme Boulos (Psol). Em Natal, a disputa no dia 27 será entre Paulinho Freire (União) e Natália Bonavides (PT).
- O ex-presidente da Petrobras e de Itaipu Binacional, Joaquim Silva e Luna (PL) foi eleito prefeito de Foz do Iguaçu (PR).

Solares e eólicas lideram expansão. A matriz elétrica brasileira teve uma expansão de 7,8 gigawatts (GW) na capacidade instalada de janeiro a setembro, segundo a Aneel. Ao todo, 219 usinas entraram em operação no período, sendo 90% delas centrais eólicas e solares fotovoltaicas.

Importação de gás cresce. A importação de gás natural no país cresceu 111,5% no acumulado de janeiro a setembro de 2024, comparado ao mesmo período de 2023, informou a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Somente em setembro deste ano, o Brasil importou US\$ 484,8 milhões em gás natural, valor 277,1% maior do que no mesmo mês do ano passado.

- O aumento da importação de gás tem relação com a estiagem, que levou a uma necessidade de maior acionamento das termelétricas para geração de energia.

Desafio no escoamento do biometano. De olho no mandato do biometano do Combustível do Futuro, agentes de diferentes modais se posicionam como solução logística para escoamento do gás renovável. Transportadoras e distribuidoras se aproximam da indústria para se posicionarem como alternativas aos caminhões. Leia na gas week.

Transição energética no G20. O Grupo de Trabalho de Transições Energéticas do G20 (ETWG), presidido pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), chegou na sexta-feira (4/10), a uma declaração conjunta que inclui a necessidade de criação de padrões globais para medição de emissões, o reconhecimento das circunstâncias locais, e a neutralidade tecnológica para descarbonização.

- É a primeira declaração dos ministros de energia desde o encontro do G20 de 2021, em Nápoles, na Itália. Desde então, não foram encontrados consensos.

Acordo para a transição. Vinte e oito países além da União Europeia concordaram na quinta (3/10) com um Chamado à Ação para Soluções de Sistemas de Energia, delineando o que pode ser feito para progredir em direção aos objetivos globais de triplicar as energias renováveis e dobrar a eficiência energética até 2030.

- Em uma declaração, ministros de países como Austrália, China, Chile, Índia e África do Sul, além dos europeus que integram a iniciativa, se comprometem a acelerar transições energéticas limpas, sustentáveis, justas, acessíveis e inclusivas.

Hubs de hidrogênio. O fundo internacional Climate Investment Funds (CIF) vai disponibilizar cerca de R\$ 6 bilhões em financiamento a baixo custo para hubs de hidrogênio de baixo carbono ao redor do mundo. O anúncio ocorreu na quinta (3/10), em reunião paralela do Ministerial de Energia Limpa e Missão Inovação, em Foz do Iguaçu (PR). A expectativa é que a parceria com o Reino Unido ajude a desenvolver projetos que hoje estão na fase de memorandos de entendimento.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 07/10/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

NAVIO QUE COLIDIU COM A PONTE RIO-NITERÓI DEIXA PORTO DO RIO APÓS DOIS ANOS E VAI PARA A TURQUIA

Por Lauro Jardim



São Luiz, o navio que colidiu com Ponte Rio-Niterói em 2022 — Foto: Lucas Tavares

O graneleiro São Luiz, que colidiu com a Ponte Rio-Niterói em novembro de 2022, está prestes a deixar o Porto do Rio de Janeiro após quase dois anos atracado. Rebatizado de NM Luiz, o navio zarpa nesta segunda-feira rumo à Turquia.

Imobilizado devido a um imbróglio jurídico entre sua antiga proprietária, a Navegação Mansur, e seus credores, o São Luiz foi leiloadado em fevereiro. O navio foi comprado por R\$ 6,2 milhões pelo armador turco Rota Shipping.

A operação de saída do NM Luiz já está definida pela PortosRio e pela Praticagem-RJ. A manobra, que será realizada durante o dia, contará com a mobilização de pelo menos quatro rebocadores e equipes especializadas. O tráfego no Canal de Acesso ao Cais Comercial do Porto do Rio será temporariamente interrompido para a passagem do navio, que seguirá viagem escoltado por rebocadores oceânicos.

Ainda permanece pendente a questão do pagamento das despesas de estadia do navio no Porto do Rio de Janeiro. A PortosRio afirma que os custos acumulados antes da venda serão cobrados da Navegação Mansur, enquanto os gastos posteriores à aquisição são de responsabilidade da Rota Shipping.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/10/2024

LULA SE REÚNE COM HADDAD E GALÍPOLO UM DIA ANTES DE SABATINA PARA O BC

Encontro acontece no Palácio da Alvorada e não consta na agenda oficial do presidente

Por Sérgio Roxo — Brasília



Galípolo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Cristiano Mariz

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva está reunido na tarde desta segunda-feira com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e com Gabriel Galípolo, indicado para presidir o Banco Central.

O encontro ocorre na véspera da sabatina de Galipolo no Senado. Ele precisa do aval dos senadores para assumir o cargo em janeiro de 2025. A reunião não está na agenda de nenhum dos três.

Haddad já esteve com Lula pela manhã, no Palácio do Planalto, em uma reunião do núcleo político para discutir o resultado do primeiro turno da eleição municipal. Também participaram do encontro os ministros Alexandre Padilha (Relações Institucionais), Rui Costa (Casa Civil), Paulo Pimenta

(Comunicação Social) e Márcio Macêdo (Secretaria-Geral), o chefe de gabinete Marco Aurélio Santana Ribeiro e os líderes do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), na Câmara, José Guimarães (PT-CE), e no Congresso, Randolfe Rodrigues (PT-AP).

Ao fim da reunião, Padilha afirmou que vai participar das campanhas de segundo turno "de acordo com o que for possível com a agenda". No primeiro turno da disputa, Lula ignorou os apelos de candidatos petistas pelo país e subiu apenas do palanque de Guilherme Boulos (Psol) em poucas ocasiões.

Para a reunião desta tarde, Galípolo e Haddad saíram juntos do Ministério da Fazenda em direção ao Alvorada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/10/2024

PETROBRAS QUER TURBINAR CAMPO GIGANTE DE TUPI, QUE PRODUZ MAIS PETRÓLEO DO QUE A VENEZUELA

Estatual prevê desfecho ainda este ano de disputa tributária com ANP para perfurar novos poços no pré-sal da Bacia de Santos. E investe em mais uma plataforma, que pode custar até US\$ 4 bi

Por Bloomberg — Rio



Campo de Tupi faz parte das reservas do pré-sal, descobertas em 2006 — Foto: Agência Gov

A Petrobras avalia estar próxima de um acordo com o órgão regulador do setor que lhe permitirá avançar com os planos de revitalização de um enorme campo de águas profundas que poderia revigorar a produção de petróleo do país.

A estatal espera resolver uma longa disputa tributária com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e

Biocombustíveis (ANP) até o final de 2024, disse a diretora executiva de exploração e produção da empresa, Sylvia dos Anjos.

Um acordo com a ANP permitirá que a Petrobras prossiga com um plano para perfurar novos poços e realizar novas pesquisas sísmicas no campo de Tupi, na bacia de Santos, disse ela, que definiu o campo como a "vaca leiteira" da Petrobras.

A empresa também considera adicionar outro navio-plataforma do tipo FPSO ao campo, de acordo com o gerente executivo para águas ultraprofundas da empresa, Cesar Cunha de Souza. Essas plataformas podem custar até US\$ 4 bilhões e levam anos para serem construídas.

- Esperamos resolver esse passivo ainda este ano - disse Anjos.

O campo de Tupi teve enorme relevância para a Petrobras e para o Brasil. Ele tornou o país um dos dez maiores produtores de petróleo do mundo na década de 2010 e gerou centenas de bilhões de dólares em tributos. O campo motivou outras grandes petrolíferas a gastar bilhões explorando a chamada região do pré-sal em uma campanha que continua até hoje.

Em 2023, Tupi sozinho ultrapassou a produção de petróleo de países como Colômbia, Venezuela, Reino Unido e Argentina. A Petrobras busca deter o declínio natural em Tupi.

Países produtores de petróleo em todo o mundo enfrentam desafios semelhantes que podem causar traumas econômicos. A produção de petróleo do México entrou em queda livre depois que o gigantesco campo offshore de Cantarell atingiu seu pico nos anos 2000, removendo uma importante fonte de receita do governo.



- Vamos fazer um processo para tirar muito mais de Tupi - disse Anjos. - É um campo gigante.

Mais de uma década de produção

A data de início da operação da nova unidade de produção em Tupi deve ser ajustada no próximo plano estratégico, de acordo com Souza. A Petrobras planeja uma campanha de instalação de poços complementares para melhorar as taxas de extração de um campo que já passou por mais de uma década de produção, acrescentou.

Ancelmo: Produção de petróleo no campo de Búzios está próxima de 1 milhão de barris por dia. A Petrobras precisa resolver a disputa com a ANP antes de poder estender o contrato de operação em Tupi por mais 27 anos, ou seja, até 2064, uma etapa necessária para justificar todos os investimentos no novo plano de desenvolvimento que a companhia está elaborando para o campo.

R\$ 14 bilhões em depósitos judiciais

No Brasil, as compensações financeiras pela produção de petróleo e gás são mais altas para campos maiores, e a Petrobras alega que Tupi é, na verdade, dois depósitos separados - Tupi e Cernambi - enquanto a ANP argumenta que se trata de um único campo. A Petrobras iniciou um processo de arbitragem, e ambas as partes estão dispostas a negociar um acordo.

A Petrobras e seus parceiros em Tupi têm um total de R\$ 14 bilhões em depósitos judiciais por supostas participações especiais não pagas, como resultado da disputa com o órgão regulador, de acordo com dados da ANP. O consórcio contestou o valor e vinha tentando reduzi-lo.

Anjos disse que a Petrobras concordou em suspender a arbitragem, mas está esperando que a Shell e a Galp Energia, que têm participações de 25% e 10%, respectivamente, aprove a medida. Ambas as empresas não comentaram.

Tupi foi o primeiro campo de petróleo do Brasil a entrar em produção na chamada área offshore do pré-sal — nome dado em razão das espessas camadas de sal sobre o petróleo bruto. A Petrobras descobriu um grupo de campos gigantes em águas ultraprofundas que atualmente representam cerca de 80% da produção de petróleo do Brasil.

Somente Tupi produziu uma média de 764 mil barris de petróleo por dia nos primeiros oito meses de 2024, ainda superando Búzios, campo que é a grande aposta da Petrobras para expandir sua produção. A produção diária de petróleo bruto em Tupi voltou ao nível do ano passado em agosto, atingindo 830 mil barris por dia, após o fim de uma manutenção planejada em uma plataforma.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/10/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

AMAZÔNIA: GRUPO CANADENSE AVANÇA EM PROJETO DE R\$ 13,7 BILHÕES PARA EXTRAÇÃO DE POTÁSSIO

Brazil Potash recebeu em abril a licença para iniciar instalações da mina que prevê produzir 2,2 milhões de toneladas de cloreto de potássio ao ano a partir de 2028; foco é mercado brasileiro

Por Ivo Ribeiro

A agricultura brasileira é grande dependente de insumos importados para fabricação de fertilizantes. Estima-se que cerca de 80% dos fertilizantes consumidos no País são de origem estrangeira. A participação mais evidente ocorre com o potássio, um dos três elementos para se obter o NPK - mistura de nitrogênio, fósforo e potássio -, que resulta no adubo propriamente dito.

Do volume que o País consome atualmente de potássio por ano, segundo dados do governo e de associações do setor agrícola, 95% é trazido do exterior - Canadá, Rússia, Bielorrússia, Alemanha e Israel. O volume importado somou 7 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2024, projetando ao menos 12 milhões de toneladas no ano.

Visando abocanhar uma fatia desse volume de potássio importado, o grupo canadense Brazil Potash Corp. planeja começar, até meados de 2025, a instalação de uma mina de extração e beneficiamento de potássio em Autazes, município amazonense a 113 km de Manaus. As reservas minerais encontram-se próximas do rio Madeira, que será usado como rota de escoamento para o principal mercado brasileiro de consumo de fertilizantes, o Centro-Oeste.

Segundo a Agência Nacional de Mineração (ANM), as reservas brasileiras de potássio estão localizadas nos Estados de Sergipe e Amazonas. Na Amazônia, a reserva em Autazes tem 800 milhões de toneladas. Com sua descoberta em 2011, o Brasil se consolidou como uma das dez maiores reservas do mineral no mundo.

O investimento previsto pela canadense é de US\$ 2,5 bilhões (equivalente a R\$ 13,7 bilhões) e o projeto prevê capacidade anual de produção de 2,2 milhões de toneladas de cloreto de potássio. A vida útil da mina, que será subterrânea (800 metros de profundidade), é estimada em 23 anos, considerando as atuais reservas de silvinita (minério que abriga os sais de potássio) autorizadas para extração.

A previsão da empresa é iniciar a produção em 2028, ou início de 2029. Do minério extraído do subsolo, a silvinita, 30% são gerados como cloreto de potássio (KCL) e o restante (70%) é cloreto de sódio (NaCl), o sal de cozinha, separado na planta de beneficiamento. A unidade de concentração do minério será alimentada com 8,5 milhões de toneladas por ano de minério.

Por estar na Amazônia, o sal de cozinha não consegue chegar, competitivamente, aos mercados consumidores do País, que se abastece com sal-gema oriundo do Nordeste e do Rio de Janeiro. Um possível destino para uma parte desse produto será exportação para países como o Canadá, afirma Adriano Espescht, CEO da subsidiária Brasil Potássio desde 2021.



Maquete das instalações de beneficiamento de potássio na mina da Brazil Potash em Autazes (AM), quando ficarem prontas em 2028 Foto: Potássio Brasil/Divulgação

O executivo diz que o projeto em Autazes é importante para o Brasil por substituir quase 20% das importações de potássio. O volume contribuirá para amenizar a dependência brasileira. Ele lembra que somente lavouras de grãos do Centro-Oeste consomem 5 milhões de

toneladas de potássio por ano. E que a empresa já tem acertado contrato de fornecimento de 500 mil toneladas anuais para o grupo Amaggi.

A empresa obteve em abril a licença de instalação do empreendimento pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam), órgão do governo estadual. Porém, contou com a decisão, em segunda instância, do Tribunal Regional Federal da 1.^a região (TRF1), que derrubou um despacho da juíza Jaíza Fraxe que impedia o licenciamento ambiental, alegando que o Ipaam não teria competência para dar o aval, e que isso seria prerrogativa do Ibama, um órgão federal.

O projeto também foi alvo de questionamento do Ministério Público Federal do Amazonas (MPF-AM), que barrou a exploração da mina durante vários anos. O órgão apontou impactos ao meio ambiente e também às comunidades indígenas situadas nas proximidades, principalmente o povo Mura (36 aldeias). Espescht afirma que essas pendências foram resolvidas. "No projeto apresentado ao órgão

ambiental há 333 condicionantes que temos de atender”. E acrescenta que acordos foram firmados com representantes dos Mura, que em assembleia no ano passado aprovaram a instalação da mina.



Adriano Espescht, CEO da Brasil Potássio, diz que plano de licenciamento prevê 333 condicionantes a serem cumpridas Foto: Potássio Brasil/Divulgação

Juliano Valente, presidente do Ipaam, disse ao Estadão que cabe à Brasil Potássio, a partir de agora, com as licenças de instalação, cumprir todas as condicionantes durante a implantação do projeto para, então, poder receber a licença de operação. Segundo ele, o órgão ambiental fará o monitoramento nesse período.

O projeto, segundo a empresa, vai ocupar 9 hectares para instalação de dois poços de acesso às camadas de minério no subsolo, onde a mineração será feita em sistema de galerias, pilares e câmaras; 350 hectares para as instalações de beneficiamento (maior parte em áreas usadas para pastagens de animais); e até 100 hectares para instalação do terminal privado às margens do rio Urucurituba, próximo do rio Madeira.

Escoamento por barcaças

Uma boa parte do cloreto de sódio, explicou o executivo, inicialmente será empilhada a seco em áreas específicas próximas das instalações de beneficiamento. A ideia é, após alguns anos, quando frentes de lavras ficarem exauridas, usar o sal estocado para preencher as galerias/cavas.

Já o cloreto de potássio granulado será transportado até o terminal portuário privado no rio Madeira em caminhões por uma rodovia revitalizada de 12 km desde a mina. No local, será colocado em barcaças e subirá o rio. Outra alternativa é também o escoamento pelo rio Tapajós, até Miritituba, e de lá chegar às frentes de consumo pela BR-163 e no futuro pelos trilhos da ferrovia Ferrogrão.

Segundo a empresa, já foram investidos no projeto US\$ 230 milhões (R\$ 1,26 bilhão) em pesquisas minerais na área (sondagens geológicas e análises sísmicas), estudos ambientais e de engenharia e aquisições de terras. A área da reserva, localizada no subsolo, tem 13 km de extensão por 10 km de largura e a camada de minério tem 2,5 metros de espessura. As áreas na superfície - entre as localidades do Lago do Soares e de Urucurituba -, são tradicionalmente ocupadas por pastagens, conforme a Potássio Brasil.

IPO em Nova York para levantar capital

A empresa canadense, em agosto, entrou com pedido de oferta pública de ações (IPO) na Bolsa de Nova York para levantar recursos financeiros para a etapa inicial do projeto. Segundo informação do site especializado Reset, o objetivo é captar nessa fase US\$ 150 milhões (R\$ 819 milhões) ainda este ano para dar suporte de capital à subsidiária Potássio do Brasil.

O dinheiro será alocado em trabalhos complementares de engenharia do projeto e de licenciamento ambiental, em linha de transmissão de energia, compra de terras adicionais (para depositar os rejeitos em pilhas), reforço de capital de giro e pagamento de acordos firmados com comunidades indígenas na área de influência da mina. Conforme a Reset, o prospecto da oferta pública informa que o início das obras em Autazes começou neste semestre e a conclusão do trabalho de engenharia básica está prevista para a segunda metade de 2025.

Espescht disse ao Estadão que até o final do ano a companhia vai iniciar obras ligadas à mina, como a perfuração dos dois poços (shafts) para acesso à mina subterrânea. Em 2025, o plano é avançar nas obras de terraplenagem e a seguir dar curso à implantação completa do projeto, que deverá durar de 36 a 42 meses.

Histórico da mina

Fundada em 2009, a Brazil Potash começou os estudos ambientais para a instalação do projeto em Autazes, após investimentos em pesquisas e prospecção das reservas minerais existentes na região.

A concessão de licença ambiental prévia pelo Ipaam foi aprovada pela ANM em 2015. Quase nove anos depois, entre idas e vindas na Justiça, foi emitida em abril deste ano a licença de instalação para iniciar as obras do projeto - mina e instalações de beneficiamento.

A exploração da silvinita será feita em reservas do minério localizadas entre o Lago do Soares e Urucurituba, duas localidades no município em Autazes. Segundo informações, a reserva mineral lavrável tem potencial para mais de 170 milhões de toneladas de cloreto de potássio.

O Ipaam informa que concedeu 21 Licenças de instalação, ambientais únicas e autorizações de captura, coleta e transporte de fauna silvestre, que permitem a construção do empreendimento. O projeto envolve dois poços, a mina subterrânea, uma planta de processamento de lixiviação à quente, um porto de barcaças fluviais e a construção de cerca de 13 km de uma estrada ligando a planta de processamento ao porto.

A previsão da empresa é que durante as obras do empreendimento deverão ser gerados cerca de 2,6 mil empregos diretos, enquanto a fase de operação vai requerer aproximadamente 1,3 mil pessoas, mais a geração de 17 mil empregos indiretos.

A mineradora Brazil Potash tem vários acionistas: o principal deles é o CD Capital, fundo de private equity focado em recursos naturais (30,7%); o segundo maior é o Sentient Equity Partners, fundo de capital privado apoiado por investidores institucionais (20,9%); o Forbes & Manhattan Barbados, ligado ao canadense Forbes & Manhattan Inc. (12,2%), investidores brasileiros (family offices e investidores individuais (12%) e cerca de 7 mil acionistas minoritários, com 24,2%, segundo informação no site da companhia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2024

DIRETOR DA ANEEL DÁ AVAL À TRANSFERÊNCIA DA AMAZONAS ENERGIA PARA IRMÃOS BATISTA

Âmbar deverá receber R\$ 14 bilhões para assumir o negócio, conta a ser paga por todos os consumidores de energia do País nos próximos 15 anos; Âmbar afirma que 'a aprovação pela Aneel do plano de transferência de controle cria as condições necessárias para a efetiva recuperação da Amazonas Energia'

Por Daniel Weterman e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica, Sandoval Feitosa, deu aval à transferência de controle da Amazonas Energia para a Âmbar, a empresa dos irmãos Joesley e Wesley Batista. A decisão foi tomada de forma monocrática e deverá ser oficialmente comunicada nesta segunda-feira, 7, em edição extra do Diário Oficial, conforme documento ao qual o Estadão teve acesso.



Os irmãos Joesley e Wesley Batista. Fotos: Paulo Giandalia e Werther Santana/Estadão Foto: Estadão

Em nota, a Âmbar informou que "a aprovação pela Aneel do plano de transferência de controle cria as condições necessárias para a efetiva recuperação da Amazonas Energia", e que está neste momento focada na transição de gestão, com prioridade na qualidade dos serviços, segurança e reequilíbrio econômico e financeiro da empresa amazonense. (leia mais abaixo)

Sandoval aprovou o plano apresentado pela Âmbar para assumir a distribuidora de energia do Amazonas ao custo de R\$ 14 bilhões, a ser bancado pela Conta de Consumo de Combustíveis, que é cobrada nas contas de luz de todos os consumidores do País, pelos próximos 15 anos.



A decisão foi tomada após a Justiça Federal do Amazonas obrigar a Aneel a transferir o controle da Amazonas Energia. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e a empresa do Grupo J&F pressionaram a agência a mostrar os custos de uma intervenção do governo federal na companhia amazonense se a transferência não fosse feita, conforme o Estadão mostrou.

A Âmbar deverá fazer um aporte de capital de curto prazo para baixar o nível de endividamento da companhia. Em sua decisão, Sandoval faz referência ao compromisso da Âmbar em arcar com R\$ 6,5 bilhões até o fim de 2025.

A proposta mais recente feita pela companhia na sexta-feira, 4, no entanto, previa o aporte de R\$ 8,5 bilhões ainda em 2024, - a dívida atual da Amazonas Energia supera R\$ 11 bilhões e o restante deverá ser pago ao longo dos 15 anos.

Como mostrou o Estadão no fim de semana, a área técnica da Aneel havia aprovado flexibilizações para a Âmbar assumir a companhia ao custo de R\$ 9,7 bilhões. Já era uma cifra superior ao inicialmente apresentado pela agência, de R\$ 8 bilhões. A Âmbar por sua vez informou que o valor era insuficiente para sanar desequilíbrios que serão herdados com o controle da companhia.

Em seu despacho, Sandoval afirma que toma a decisão em resposta à ordem da Justiça, que havia deliberado pela transferência de controle da Amazonas Energia para a Âmbar. O assunto será discutido pela diretoria da Aneel em reunião do colegiado na terça, 8.

Segundo informou a agência, os diretores vão debater, no âmbito administrativo, o pedido de reconsideração feito pela Amazonas Energia sobre o custo da transferência do controle, inicialmente apontado pela área técnica, de R\$ 8 bilhões além de aporte de capital de aproximadamente R\$ 10 bilhões.

A Aneel acrescentou ainda que a aprovação se dá em “caráter precário”, que perdurará enquanto vigorar a decisão judicial, e que seguirá envidando esforços processuais.

Juíza intima diretor-geral a superar impasse na Aneel

Nesta segunda-feira, a juíza federal do Amazonas Jaixa Pinto Fraxe intimou o diretor-geral da Aneel a cumprir decisão já proferida para que ele exercesse o voto de minerva, superando o impasse que havia travado a transferência de controle da companhia na Aneel.

A ação foi movida pela Amazonas Energia contra a Aneel, alegando que a demora na decisão poderia atrapalhar o negócio com a Âmbar.

No último dia 23, a juíza havia determinado a transferência de controle segundo a proposta feita pelos irmãos Batista. A diretoria da Aneel se reuniu no dia 27 de setembro e houve um empate sobre a transferência. Sandoval e a diretora Agnes da Costa votaram a favor, já Ricardo Tili e Fernando Mosna votaram contra.

No despacho desta segunda, a juíza afirma que o plano da Âmbar apresentado no dia 26 de setembro - em que a empresa oferece assumir a Amazonas Energia ao custo de R\$ 14 bilhões com o pagamento de R\$ 6,5 bilhões da dívida até o fim de 2025 - foi aprovado no dia 27 de setembro, ainda que tenha havido empate, pois fez recair o voto de minerva sobre Sandoval.

“O mesmo diretor-presidente deve ser intimado com urgência a dar imediato cumprimento à decisão nos termos acima, de forma monocrática, assinando os instrumentos pertinentes, providenciando também a conversão dos contratos originais em Conta de Energia de Reserva”, afirma a juíza.

A magistrada faz referência ao benefício obtido pela Âmbar em medida provisória editada pelo governo Lula. A energia comprada de termelétricas pela distribuidora do Amazonas foi transferida para a Conta de Energia de Reserva, paga por todos os consumidores do País.



As termelétricas são da Âmbor e foram adquiridas dois dias antes da edição da MP. Até então, essas usinas eram da Eletrobrás, que estava sem receber desde novembro. Após a publicação da MP, o calote desapareceu.

A MP tem validade até a próxima quinta-feira, 10. Além da transferência dos contratos de compra de energia, o texto legal criou flexibilizações para o cumprimento de parâmetros regulatórios pela Amazonas Energia que tornaram a companhia mais leve para ser assumida por um novo controlador.

Durante o processo, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, fez declarações sinalizando que considerava a transferência de controle uma melhor solução do que uma intervenção federal na companhia em razão dos custos para a União.

Na semana passada, o Ministério de Minas e Energia e a Âmbor enviaram ofícios à Aneel pressionando a agência a apresentar cálculos demonstrando os custos de uma intervenção federal. Fontes do governo afirmam que uma intervenção poderia custar entre R\$ 3 bilhões e R\$ 4 bilhões à União. Cálculos internos da Âmbor sugerem que o valor poderia chegar a R\$ 7 bilhões em dois anos.

Na Aneel, ainda não há essa conta, mas há algumas questões não resolvidas, por exemplo, quem pagaria a dívida em caso de intervenção. Os débitos podem ficar a cargo do atual controlador da Amazonas Energia, o Grupo Oliveira.

Em nota divulgada nesta segunda-feira, 7, a Âmbor afirma que o seu plano evita que os contribuintes tenham que arcar com R\$ 20 bilhões para sanear a companhia.

Veja a nota:

“A aprovação pela Aneel do plano de transferência de controle apresentado pela Âmbor cria as condições necessárias para a efetiva recuperação da Amazonas Energia, garantindo a melhor solução para a população amazonense, os consumidores de energia de todo o país e a União.

O plano aprovado prevê as bases para proporcionar segurança energética ao estado e solucionar décadas de insustentabilidade econômica. Em 20 anos, a Amazonas Energia perdeu mais de R\$ 30 bilhões. Independentemente de qualquer decisão judicial, o plano aprovado nesta segunda-feira (8) evita a repetição dos erros que levaram a distribuidora ao grave cenário atual.

Além de evitar os custos de até R\$ 20 bilhões com os quais os contribuintes brasileiros teriam que arcar caso a transferência de controle não ocorresse, a aprovação do plano prevê o compartilhamento dos ganhos de eficiência com o consumidor e um aporte de capital superior a R\$ 6,5 bilhões ainda em 2024, suficiente para equilibrar a situação de endividamento da Amazonas Energia.

A Âmbor agora está focada na transição de gestão da Amazonas Energia, com prioridade total para a qualidade dos serviços aos consumidores, a segurança energética do estado e o reequilíbrio econômico e financeiro da empresa.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2024

BNDÉ PREVÊ R\$ 100 MILHÕES PARA PROJETOS DE INSTALAÇÃO DE TORRES DE INTERNET EM FAVELAS

Banco já acessou R\$ 2 bilhões de fundo para financiamento de iniciativas ligadas à conectividade e telecomunicações no País

Por Daniela Amorim (Broadcast)

RIO - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) lançou nesta segunda-feira, 7, o 2º Ciclo do BNDES Periferias, que disponibilizará R\$ 100 milhões, sendo R\$ 50 milhões do BNDES e R\$ 50 milhões de parceiros, para projetos que levarão internet a favelas do País.

“A maior parte dos recursos será destinada à implementação de 145 torres de telecomunicações para atender 124 favelas espalhadas pelo País e em oito localidades rurais da Bahia, Maranhão e Piauí, localidades selecionadas pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome (MDS). As demais torres atenderão outros 28 territórios rurais ou urbanos”, informou o BNDES.



O banco de fomento anunciou ainda a aprovação de uma operação de R\$ 65 milhões com a empresa de infraestrutura de telecomunicações Highline, para a instalação de 181 torres de internet de alta velocidade, 4G e 5G, em 23 Estados.

BNDES recebeu 81 propostas no primeiro ciclo do projeto volta a periferias Foto: Fábio Motta/Estadão

O primeiro ciclo, lançado em 24 de março, que também contou com R\$ 50 milhões do BNDES e outros R\$ 50 milhões de parceiros, resultaram em R\$ 82 milhões a serem contratados nos projetos selecionados. Segundo Tereza Campello, diretora Socioambiental do BNDES, o banco está recebendo os 12 selecionados para oficinas, partindo em seguida para a contratação dos recursos.

“Na primeira etapa recebemos 81 propostas que puderam participar. Foi uma demanda recorde de propostas”, disse a diretora.

O BNDES já acessou R\$ 2 bilhões do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust), para financiamento de iniciativas ligadas à conectividade e telecomunicações no País. Segundo José Luis Gordon, diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior, aproximadamente R\$ 740 milhões já foram contratados em diferentes projetos.

“O resto está em fase de contratação para o ano que vem”, disse Gordon.

Crédito em comunidades

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, afirmou que as normas rígidas de regulação e fiscalização vigentes sobre a atuação do banco de fomento estão corretas, pois protegem o interesse público, mas que é preciso um trabalho interno e diálogo com os órgãos de controle para que a instituição consiga fazer chegar financiamentos também a micro e pequenas empresas das comunidades das periferias do País.

“A cultura do banco e as normas do Banco Central para o crédito público, é o seguinte: a empresa tem que ter um rating, ela tem que ter o histórico, ela tem que ter a taxa de retorno. Isso aqui é um banco mais fiscalizado pela CGU (Controladoria-Geral da União), pelo TCU (Tribunal de Contas da União), pela CVM (Comissão de Valores Mobiliários) do que qualquer outro, porque é um banco público”, apontou Mercadante.

O executivo participou, via teleconferência, de evento na sede do banco, no centro do Rio de Janeiro. O BNDES lançou nesta segunda-feira, 7, o 2º Ciclo do BNDES Periferias, cujas operações não são reembolsáveis.

“Então, para a gente adentrar nesse território, também é um desafio para a casa. Nós vamos ter que ter um diálogo e buscar construir procedimentos de prestação de contas, de como encaminhar, inclusive, trazendo junto aos órgãos de controle para a gente começar a reformular algumas coisas da legislação vigente. Você não pode tratar uma grande empresa nacional, multinacional, da mesma forma que você vai tratar um pequeno empreendimento numa comunidade da periferia. E essas regras estão corretas para defender o interesse público, mas elas têm que ser flexíveis para

incorporar o novo, especialmente para chegar aonde o Estado brasileiro precisa chegar, senão não tem solução à violência, não tem solução à desigualdade. Então acho que é um aprendizado mútuo”, disse Mercadante.

Durante o evento, o presidente do BNDES lembrou que o banco de fomento distribuirá saquinhos de sementes nativas durante o G20, e convocou a diretora Socioambiental do banco, Tereza Campello, a elaborar um projeto de rearborização das comunidades.

“A gente podia pensar um projeto de rearborização das comunidades. Ver qual é o tipo de semente que é mais adequado, e criar um saquinho de semente para a periferia. E vamos subir plantando árvores também, porque precisa melhorar a sombra, melhorar o ambiente, melhorar o clima”, sugeriu.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/10/2024

Valor

ECONÔMICO

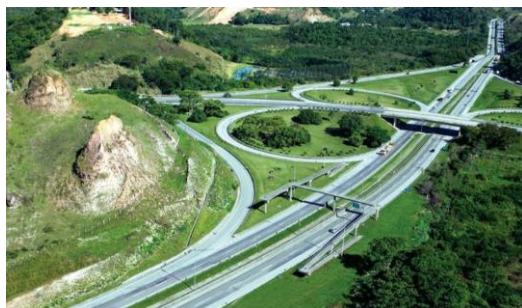
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ECORODOVIAS TEM TRÁFEGO DE 53 MILHÕES DE VEÍCULOS EM SETEMBRO, ALTA DE 11% NO ANO

Em termos comparáveis, retirando efeitos de novas concessões, o crescimento foi de 4,8% no mesmo período

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Durante o terceiro trimestre, a Ecorodovias teve movimentação de 162,9 milhões de veículos, alta de 12,7% na comparação anual — Foto: Divulgação/CRT/Governo Federal

A Ecorodovias teve tráfego de 53 milhões de veículos em setembro, crescimento de 11% no ano. Em termos comparáveis, retirando efeitos de novas concessões, o crescimento foi de 4,8% no mesmo período.

No mês passado, o destaque foi o crescimento de 11% no tráfego da Ecopistas e de 10,1% na Eco135. Apenas duas concessões tiveram retração no movimento, Ecosul, com queda de 2,7%, e Ecovias dos Imigrantes, com redução de 2,4%.

Durante o terceiro trimestre como um todo, a Ecorodovias teve movimentação de 162,9 milhões de veículos, alta de 12,7% na comparação anual. Em termos comparáveis, a alta foi de 6,3% entre julho a setembro de 2023.

No acumulado dos nove primeiros meses do ano, o tráfego da Ecorodovias alcançou 464,2 milhões de veículos, um aumento de 19,1% em relação ao mesmo período de 2023. Sem novas concessões, o tráfego aumentou 6,5% no ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2024

VENDAS DE VEÍCULOS CRESCERAM 19,5% EM SETEMBRO, APONTA ANFAVEA

Baixo nível de desemprego e demanda reprimida justificam os dados do mês, segundo a associação; em termos de produção industrial, setor teve o melhor trimestre desde o terceiro tri de 2019

Por Matheus Oliveira, Valor — São Paulo



Fábrica da Volkswagen do Brasil em Taubaté (SP) — Foto: Acervo Volkswagen do Brasil

As vendas de veículos no Brasil se mantiveram com sinais positivos. Em setembro, foram vendidos 236,3 mil carros, comerciais leves, caminhões e ônibus, o que representa uma alta de 19,5% na comparação com o mesmo mês de 2023. Conjunturas como o baixo nível de desemprego e a demanda reprimida justificam os dados do mês, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes

de Veículos Automotores (Anfavea).

No acumulado do ano, as vendas alcançaram alta de 14,1% em relação aos nove meses de 2023, num total de 1,859 milhão de unidades. Setembro apresentou 11,2 mil unidades em média diária de vendas.

No mês passado, a produção de veículos no país somou 230 mil unidades, alta de 10,1% na comparação com setembro de 2023. As projeções de produção para o ano podem ser revistas para cima, caso o nível de produção se mantenha nos próximos meses.

Projeções para fim do ano

Em termos de produção industrial, este foi o melhor trimestre desde o terceiro de 2019. “Se o percentual de produção de setembro for mantido nos próximos meses, vamos encerrar o ano com 2,6 milhões de unidades produzidas”, argumenta o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite.

“A conjuntura econômica, como a taxa de juros e o Brasil com baixos níveis de desemprego e demanda reprimida por conta da frota envelhecida, faz com que o setor volte próximo à normalidade pré-pandemia”, complementa o presidente da Anfavea.

O desemprego caiu para 6,6% no trimestre móvel encerrado em agosto. Esta é a menor taxa para o período, diz o IBGE.

Na soma dos meses deste ano, houve manutenção da alta registrada em agosto. O movimento indica reversão das quedas indicadas no primeiro semestre de 2024. Entre janeiro e setembro, 1,874 milhão de veículos foi produzido, alta de 7% em comparação com os nove primeiros meses de 2023.

No mês de setembro, havia 266,4 mil veículos em estoque, com 34 dias em pátios ou nas concessionárias, segundo os dados apresentados nesta segunda-feira (7), pela Anfavea.

Veículos importados

O volume de veículos importados ocupando pátios de portos brasileiros preocupa as montadoras instaladas no Brasil. O risco é que, com os portos cheios, os insumos usados na indústria nacional sofram impactos logísticos e necessitem do transporte aéreo, que é mais caro em relação ao marítimo. Consequentemente, isso pode resultar no encarecimento do veículo nacional em detrimento do importado.

Há cerca de 86,6 mil veículos eletrificados (híbridos e 100% elétricos) parados nos portos brasileiros, indica a Anfavea.

Outro ponto de atenção é a taxa de veículos elétricos importados. Em setembro, a Anfavea pediu à Camex o aumento imediato do Imposto de Importação para carros elétricos.

Exportação

No levantamento, a exportação de carros, comerciais leves, caminhões e ônibus subiu 51% em setembro, para 41,6 mil veículos, em comparação ao mesmo mês de 2023. Segundo Márcio de Lima Leite, a alta se deve aos mercados dos países latino-americanos.

A exportação entre janeiro e setembro de 2024 somou 284,2 mil veículos, queda de 12% ante 2023. A receita com exportação de veículos somou US\$ 1,033 bilhão em setembro, alta de 35,7%, ante o mesmo mês de 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2024

COSAN ASSUME PAPEL DE DESTAQUE NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Combinando gestão eficiente, foco em resultado e negócios que promovem benefícios socioambientais, companhia contribui para o desenvolvimento sustentável do país

Por Cosan



Em 2023, transporte ferroviário da Rumo evitou a emissão de 6,6 milhões de toneladas de CO₂ — Foto: Divulgação

A Cosan vem promovendo o desenvolvimento sustentável de suas operações — e também do Brasil —, combinando alocação responsável de recursos, disciplina financeira, resultados consistentes, governança corporativa robusta, contribuição para a transição energética e cuidado com o meio ambiente e com as pessoas.

A companhia detém empresas líderes de mercado em setores essenciais da economia, com um modelo de negócios que gera valor para investidores, colaboradores e para a sociedade. O portfólio inclui os setores de energia, óleo e gás, agronegócio e mineração.

O grupo é composto pela Raízen, referência na distribuição de combustíveis da marca Shell e na produção de açúcar, bioenergia e biocombustíveis voltados à transição energética; a Compass, que investe em infraestrutura para a distribuição de gás natural no Brasil; a Rumo, que atua no transporte ferroviário, conectando regiões agrícolas aos principais portos de exportação; a Radar, que apoia o agronegócio por meio da gestão de terras produtivas; a Moove, que distribui lubrificantes Mobil, promovendo eficiência industrial; e a Vale, uma das maiores mineradoras do mundo, que produz minério de ferro e metais essenciais para a transição energética.

Investimentos de impacto

As escolhas estratégicas de alocação de capital ao longo dos anos consolidaram a Cosan como um dos maiores conglomerados empresariais do Brasil, com resultados sólidos e crescimento constante. Em um cenário global desafiador, a empresa adota uma abordagem que vai além do retorno financeiro, buscando um desenvolvimento mais sustentável. Seus ativos têm como objetivo maximizar o valor dos investimentos, especialmente em iniciativas que apoiem a transição energética.

“A premissa é o retorno financeiro para garantir a capacidade de investir e se perpetuar”, afirma Ana Luísa Perina, gerente executiva de Relações com Investidores e ESG da Cosan. Ela ressalta que a empresa também foca em investimentos que tragam soluções mais eficientes e gerem impacto no desenvolvimento da sociedade.

O segredo do sucesso da Cosan, ela diz, está em um processo integrado que combina governança, disciplina na tomada de decisões, times de alta performance e foco na sustentabilidade. “Temos uma visão forte de segurança e gestão de riscos, com foco em retornos saudáveis e na capacidade de gerar valor em setores nos quais o Brasil tem vocação natural”, ressalta.

Visão ESG 2030

Ana Luísa conta que a empresa criou um guia de gestão de temas materiais para exercer uma influência construtiva e de impacto em seu portfólio. “Adotamos uma abordagem transversal de materialidade para todos os negócios, com temas como governança corporativa, mudanças climáticas, segurança, diversidade e impacto social positivo”, explica. Para avançar nessas áreas, a



companhia aposta em processos robustos, como alocação de capital, governança, gestão de riscos e incentivos corretos na remuneração executiva. Esse modelo, conhecido como Visão ESG 2030, consolida os princípios que norteiam a companhia.

Com esse modelo, a empresa acompanha a evolução da sustentabilidade de suas investidas e insere os temas materiais na agenda do Comitê de Sustentabilidade, que assessora o Conselho de Administração.

Ciente dos desafios climáticos, as empresas do grupo mapeiam e analisam os riscos climáticos a que estão expostas, fortalecendo a governança sobre o tema e acompanhando ações de mitigação. Tais iniciativas são integradas ao planejamento estratégico, garantindo a perenidade dos negócios.

O desempenho financeiro de 2023 reflete essa estratégia. A Cosan registrou crescimento de Ebitda sob gestão¹, totalizando R\$ 32 bilhões, e lucro líquido de R\$ 1,1 bilhão no ano, reforçando a qualidade de seus ativos e a resiliência de seu portfólio.

Benefícios ambientais

Essa conjuntura permite a identificação de oportunidades de redução do impacto ambiental, incentivando a substituição gradual de combustíveis fósseis por fontes renováveis e oferecendo produtos de baixo carbono. Um exemplo é o etanol de segunda geração (E2G) produzido pela Raízen. Com uma pegada de carbono 80% menor que a gasolina comum, ele constitui um produto rentável fruto de economia circular, permitindo aumentar a produção em 50% sem a necessidade de expandir as plantações de cana ou competir com a produção de alimentos. O E2G representa uma solução eficaz para a economia de baixo carbono, com potencial de expansão em setores de difícil descarbonização, como aviação e transporte marítimo.

No setor de infraestrutura, o transporte ferroviário é o mais sustentável, emitindo 7,6 vezes menos gases de efeito estufa do que os caminhões. Em 2023, as operações da Rumo evitaram a emissão de 6,6 milhões de toneladas de CO₂, superando a meta de redução de 15% das emissões específicas.

Principais empresas do grupo e os benefícios ambientais de seus produtos

- RAÍZEN:**
Etanol de segunda geração (E2G) com pegada de carbono 80% menor que a da gasolina comum.
- RUMO:**
Transporte ferroviário que evitou emissões de 6,6 milhões de toneladas de CO₂ em 2023, superando a meta de redução de 15%.
- COMPASS:**
Gás natural como combustível essencial para uma transição energética segura e eficiente.
- MOOVE:**
Soluções de lubrificação que aumentam eficiência de maquinários industriais e veículos.
- VALE:**
Produção de minério de ferro e metais essenciais para a transição energética.

Números-chave da companhia

R\$ 32 BILHÕES de Ebitda sob gestão ¹ em 2023.	R\$ 1,1 BILHÃO de lucro líquido	+DE 55 MIL colaboradores
---	--	--

Confira mais informações sobre o grupo e números-chave da companhia — Foto: Sergio Bergocce/Arte G.Lab

O gás natural distribuído pelas empresas da Compass é essencial para uma transição energética segura e eficiente, com potencial para substituir combustíveis mais poluentes, especialmente no setor industrial. O biometano, um gás renovável produzido a partir do biogás, também contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa, beneficiando principalmente a indústria e o transporte.

A Moove oferece soluções de lubrificação que aumentam a eficiência, o desempenho e a sustentabilidade de equipamentos industriais e veículos automotivos. Suas aplicações ajudam a reduzir impactos ambientais e otimizar o desempenho de maquinários em diversos setores que impulsionam a economia.

É com esse modelo de gestão consolidado, investimentos responsáveis e o engajamento de seus mais de 55 mil colaboradores que a Cosan pretende continuar contribuindo para o desenvolvimento econômico e sustentável do Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/10/2024



VINCI PARTNERS MIRA SANEAMENTO, PORTOS E ENERGIA

Gestora faz captação de fundo de US\$ 400 milhões e busca novos ativos de infraestrutura
Por Taís Hirata — De São Paulo

A área de infraestrutura da Vinci Partners está focada em três segmentos: energia elétrica, saneamento e portos, segundo José Guilherme Souza, sócio responsável pelo setor na gestora.

Na área de água e esgoto, em que o grupo já tem uma concessão no Rio de Janeiro em sociedade com a Águas do Brasil - o bloco 3 da Cedae (Companhia Estadual de Águas e Esgotos) -, a Vinci Partners planeja estudar as concessões em Rondônia, Pernambuco e Pará, que estão sendo estruturadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Souza afirma que a gestora está estudando os projetos, mas tem sido disciplinada na alocação de capital nessa área. “Não temos pressa em fazer um movimento”, disse. “No setor de infraestrutura, se você erra na entrada, é muito difícil recuperar depois. Por isso, temos sido cautelosos”.

Ele citou outros projetos que o grupo analisou, mas decidiu não entrar, como a privatização da Corsan (Companhia Riograndense de Saneamento), o leilão do Piauí (marcado para 30 de outubro) e o de Sergipe (realizado há um mês). Neste último certame, ele contou que o grupo estudava o projeto em consórcio com um operador estratégico e outro fundo internacional, mas desistiu de apresentar oferta a duas semanas antes da disputa por avaliar que o retorno estava apertado.

Atualmente, a gestora tem diferentes fundos destinados aos investimentos em infraestrutura. Em saneamento, existe um fundo setorial, que financiou a entrada na concessão do Rio de Janeiro. Em portos, também há um veículo específico para um terminal “greenfield”, que será construído do zero, no Paraná, o Porto Pontal.

Além disso, o grupo está em fase final de captação do fundo Vinci Climate Change, que deverá chegar a US\$ 400 milhões. Do total, 75% já foi levantado, e o processo deverá durar até meados de 2025. A captação foi ancorada pelo BNDES - o fundo foi selecionado pelo banco por meio de um chamamento público, que buscava desenvolver o mercado de capitais no setor de infraestrutura -, mas também atraiu grandes investidores estrangeiros.

Os recursos levantados devem ser destinados a projetos de energia renovável (cerca de 60%) e saneamento (30%), segundo o executivo. Dois projetos, de usinas solares, já receberam investimentos do fundo, mas o prazo total para alocação é de quatro anos.

“É um fundo que tem escopo para investir no Brasil e está iniciando sua jornada. Estamos buscando mais ativos. Temos conversas para esse próximo leilão que governo vai fazer de reserva de capacidade com armazenamento de energia”, disse ele.

No setor portuário, o principal projeto é o TUP (Terminal de Uso Privado) do Porto Pontal, que fica na entrada da Baía de Paranaguá (PR) e deverá ser destinado à movimentação de contêineres. O ativo foi comprado em 2022, mas trata-se de um terminal novo, a ser construído, com processo complexo de implantação.

O valor total do investimento deverá ser de R\$ 3 bilhões - o fundo de portos da Vinci deve entrar com R\$ 1 bilhão e R\$ 2 bilhões deverão ser financiados.

Souza evitou cravar o cronograma de implementação do projeto, mas afirmou que a expectativa é iniciar as obras em 2025. A primeira fase da construção deverá ficar pronta em cerca de três anos, quando se iniciaria a operação. Hoje, a empresa busca destravar junto ao poder público um acesso rodoviário ao terminal, que terá que ser construído.

Para além desse projeto, a Vinci tem analisado outras oportunidades no setor portuário, disse ele. “Temos olhado bastante coisa. Chegamos a disputar a privatização da companhia docas do Espírito

Santo, que perdemos. Estamos olhando as concessões de dragagem de canais de acesso portuário. Também analisamos outros terminais privados, como o do Paraná”, afirmou.

Como já existe uma iniciativa de contêineres em curso, o foco para os próximos empreendimentos no setor deverá ser voltado a graneis sólidos e graneis líquidos, como forma de diversificar o portfólio, segundo ele.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 07/10/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ESTALEIRO EBR ENTREGA MÓDULOS PARA FPSO P-79

Da Redação Indústria naval 07/10/2024 - 18:59



O Estaleiro EBR (RS) concluiu a entrega de módulos destinados à FPSO P-79, contratada pela Saipem para a Petrobras. No total, cinco módulos foram entregues e serão enviados à Coreia do Sul para integração. A execução foi dividida em duas fases. Três módulos foram entregues no dia 10 de setembro, e os outros dois serão entregues este mês. A fabricação teve início em 2022 e envolveu mais de 3.500 profissionais.

De acordo com o EBR, os módulos entregues em setembro incluem o módulo 04, destinado à remoção de dióxido de carbono; o módulo 14, que contém tanques de armazenagem de produtos químicos, bombas e um laboratório para análises físico-químicas; e o módulo 15, composto por sistemas para produção e armazenamento de água, diesel e distribuição de ar. Em outubro, serão entregues o módulo 01, um sistema flare para recuperação de parte do gás e controle de emissões, e o módulo 10, destinado ao processamento de óleo e tratamento de água produzida.

Esses módulos farão parte da P-79, que será a oitava unidade instalada no campo de Búzios, o maior campo de petróleo em águas profundas do mundo, localizado na Bacia de Santos, a cerca de 200 km da costa do Rio de Janeiro. A produção está prevista para começar em 2025. Durante o projeto, o EBR obteve a certificação SA8000, tornando-se o primeiro estaleiro no Brasil a conquistar essa certificação internacional de responsabilidade social.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/10/2024

NAVEGAÇÃO NO RIO AMAZONAS ENFRENTA DIFICULDADES CRÍTICAS COM SECA E BAIXO CALADO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 07/10/2024 - 18:56



Estiagem continua provocando transtornos severos para o transporte de cargas e encarece operações, enquanto setor aguarda recuperação dos rios

A estiagem severa que atinge a região amazônica tem causado grandes impactos nas operações de navegação, especialmente no Rio Madeira, uma importante rota de transporte para Rondônia, Acre e parte do Mato Grosso. Segundo Dodó Carvalho, presidente da Associação Brasileira de Armadores de Navegação Interior (Abani), o cenário é alarmante. A situação não só desacelerou a logística na região como aumentou as dificuldades para o abastecimento e o comércio de exportação,

acentuando a necessidade de alternativas temporárias até que as condições de navegabilidade sejam restabelecidas.

O setor, por sua vez, permanece atento à evolução das chuvas e ao nível dos rios, enquanto busca formas de mitigar os prejuízos. "O Rio Madeira, que é um dos principais rios da região, está com o calado muito reduzido, em torno de 1,80 metro, o que cria dificuldades tanto para cargas que sobem, como combustíveis, quanto para as que descem, como produtos para suprir Manaus e exportações containerizadas", explicou.

A redução do nível das águas tem afetado de maneira uniforme todo o Rio Madeira, de acordo com o especialista, 100% do rio está com muita dificuldade. Além disso, a Foz do Madeira também enfrenta severas restrições, complicando a navegação em direção ao Amazonas e limitando a chegada de navios oceânicos a Itacoatiara, a cerca de 270 km de Manaus. "Tem cinco ou seis comboios encalhados lá devido às praias que surgem", comentou.

Com a impossibilidade de navios alcançarem Manaus, o transbordo de cargas em Itacoatiara tem sido uma alternativa emergencial, mas que exige esforço contínuo. Segundo o presidente da Abani, a operação de transbordo entre Manaus e Itacoatiara já movimentou cerca de 15 mil contêineres de 40 pés em aproximadamente 30 dias. Ele também afirmou que essa operação requer muita atenção e trabalho, mas está fluindo, destacando a importância desse movimento para manter o abastecimento de Manaus.

Apesar da gravidade da situação, há sinais de esperança. Nos últimos dias, chuvas começaram a cair na região, especialmente no Alto Solimões, na divisa com o Peru, onde já há indicativos de enchente. Ele também estimou que a navegação de navios até Manaus será retomada na primeira quinzena de dezembro, caso as condições climáticas se mantenham favoráveis.

"O Madeira já sinaliza que parou de vazar, então, provavelmente, nos próximos 15 dias ele começa a encher, e a repercussão disso na navegação deve acontecer em novembro. Acreditamos que até novembro a navegação no Madeira seja restabelecida, ainda de forma precária, com calado reduzido, mas já restabelecida. E acho que a navegação de navios até Manaus deve acontecer na primeira quinzena de dezembro." explicou à Portos e Navios.

Porém, o impacto financeiro dessa crise é substancial. As empresas de navegação estão lidando com custos operacionais muito mais elevados. O presidente da Abani explicou que uma viagem de ida e volta entre Porto Velho, que antes levava cerca de 15 dias, agora está demorando quase um mês. Isso significa maior custo de equipamento, pessoal e combustível, revelou o presidente da Abani. A redução da capacidade de carga agrava ainda mais a situação, já que as receitas das empresas são diretamente proporcionais ao volume transportado. "Temos um equilíbrio muito difícil de custo elevado e faturamento baixo", lamentou Carvalho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2024

EMENDA PROPÕE MAIS CONDICIONANTES PARA BENEFÍCIOS FISCAIS A NTS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 04/10/2024 - 20:06



Dispositivo também sugere incentivos adicionais de depreciação acelerada para novos navios-tanque que incorporarem tecnologias inovadoras de propulsão sustentável, segurança e redução de emissões

Uma proposta de emenda à medida provisória da depreciação acelerada (MPV 1.255/2024) prevê a inclusão de condicionantes para a concessão dos benefícios fiscais para projetos de construção de novos navios-tanque (NTs). O dispositivo, apresentado pelo deputado federal Júnior Mano (PL-CE), sugere incorporar, ao texto apresentado pelo governo federal em agosto, exigências relacionadas ao



cumprimento de índices de conteúdo local, de normas trabalhistas, ambientais e de eficiência energética e de transparência, além de cláusulas voltadas ao estímulo à inovação e à geração de empregos.

Uma das mudanças no texto condiciona a concessão das quotas diferenciadas de depreciação acelerada para novos navios-tanque ao cumprimento de normas ambientais e de eficiência energética vigentes, incluindo padrões de emissões e sustentabilidade, de acordo com regulamentação a ser estabelecida pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA). As empresas beneficiárias das quotas diferenciadas deverão comprovar a implementação de programas de conformidade anticorrupção e transparência, conforme os padrões estabelecidos pela Lei 12.846/2013.

O proposta de emenda também sugere incentivos adicionais de depreciação acelerada para novos navios-tanque que incorporarem tecnologias inovadoras de propulsão sustentável, segurança aprimorada ou redução de emissões, conforme regulamentação a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

Outra condicionante está atrelada à comprovação de geração de empregos diretos e indiretos na cadeia produtiva naval e de cabotagem, em conformidade com os parâmetros definidos pelo Ministério da Economia e pelo Ministério do Trabalho.

A emenda apresentada estabelece que os benefícios fiscais concedidos por meio das quotas diferenciadas possam ser revertidos em caso de descumprimento das condições estabelecidas na MP, incluindo falhas no cumprimento dos índices mínimos de conteúdo local, normas ambientais e trabalhistas, e metas de criação de emprego.

As condições e critérios para a concessão dessas quotas diferenciadas deverão ser revisados a cada dois anos, considerando os avanços tecnológicos, a competitividade da indústria naval brasileira e os impactos econômicos observados, mediante relatório elaborado pelo Ministério da Economia em conjunto com o CNPE.

A concessão das quotas de depreciação acelerada poderá ser ampliada para navios-tanque que utilizem materiais sustentáveis e de baixo impacto ambiental em sua construção, conforme regulamentação específica a ser estabelecida pelo CNPE e pelo MMA.

O autor argumentou que os acréscimos no atual texto da MP são fundamentais para assegurar que a concessão de benefícios fiscais relacionados à depreciação acelerada de navios-tanque seja alinhada com os princípios de responsabilidade social, ambiental e econômica. Ele defende que, ao introduzir critérios rigorosos de conformidade ambiental e eficiência energética, o objetivo é reduzir o impacto ambiental e promover práticas de sustentabilidade que estejam em consonância com as metas nacionais e internacionais de redução de emissões.

Mano pontuou que o compromisso com a integridade, por sua vez, fortalece a confiança dos investidores e da sociedade nos mecanismos de apoio governamental. “A exigência de conformidade anticorrupção reforça a transparência e a integridade no setor, prevenindo práticas ilícitas e assegurando que os incentivos sejam direcionados a empresas que adotam padrões éticos elevados”, justificou.

O incentivo à inovação tecnológica busca fomentar o desenvolvimento e a adoção de tecnologias avançadas e sustentáveis na construção e operação de navios tanque, aumentando a competitividade da indústria naval brasileira. Além disso, a condição de criação de empregos garante que os benefícios fiscais contribuam diretamente para o crescimento econômico e para a geração de postos de trabalho, impactando positivamente a cadeia produtiva naval e de cabotagem.

As cláusulas de reversibilidade e a obrigatoriedade de revisões periódicas das condições de concessão estabelecem um controle contínuo sobre a eficácia e a relevância das medidas adotadas, permitindo ajustes que reflitam avanços tecnológicos e mudanças no cenário econômico. Já a

inclusão de incentivos para a utilização de materiais sustentáveis reforça o compromisso do Brasil com a proteção ambiental, promovendo a construção de navios que minimizem os impactos ecológicos.

“Essas inclusões são um avanço significativo na política de incentivos fiscais, alinhando os benefícios econômicos às exigências de sustentabilidade e governança responsável, e garantindo que o desenvolvimento da indústria naval brasileira esteja em harmonia com os objetivos de preservação ambiental e bem-estar social”, sustentou o parlamentar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024

BAHIA LANÇA CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL

Da Redação Indústria naval 04/10/2024 - 19:15



Bahia (Codeba), e Wilson Sons – Teccon Salvador.

O Farol da Barra, em Salvador (BA), foi palco da cerimônia de lançamento do Cluster Tecnológico Naval da Bahia, voltado para o desenvolvimento de atividades ligadas à Economia do Mar no Brasil e na Bahia. Com o lema “Conectando ideias, desenvolvendo o futuro”, o cluster reúne empresas e instituições que visam promover o diálogo entre a academia, indústria e governo para atrair projetos e investimentos de forma sustentável. Entre as empresas fundadoras estão Bahia Marina, Belov Offshore Industrial, Companhia Docas do Estado da

Bahia (Codeba), e Wilson Sons – Teccon Salvador. A iniciativa conta com o apoio de diversas entidades, incluindo a Associação Comercial da Bahia, Codeba, Senai Cimatec, Prefeitura de Salvador, Governo do Estado da Bahia, e Marinha do Brasil. O cluster abrange uma série de atividades econômicas ligadas ao ambiente marinho, como construção e desmantelamento de embarcações, turismo marítimo, pesca, exploração offshore, e energias renováveis oceânicas.

O diretor-executivo do cluster, Paulo Cezar Soares Pinheiro, ressaltou o desafio estratégico do projeto em busca do desenvolvimento sustentável e geração de empregos. Já o Vice-Almirante Antonio Carlos Cambra, Comandante do 2º Distrito Naval, destacou a importância do cluster para o desenvolvimento econômico regional. Antonio Gobbo, presidente da Codeba, falou sobre a relevância da governança do cluster para o avanço da Economia do Mar no Brasil.

A cerimônia, realizada na última quinta-feira (3), teve a participação de representantes de instituições públicas e privadas, além do Almirante de Esquadra Claudio Henrique Mello de Almeida, Comandante de Operações Navais. O evento também contou com a presença do ex-Comandante da Marinha, Almirante Ilques Barbosa Junior, que enfatizou o papel estratégico do cluster e a troca de experiências com o Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024

FIM DA GREVE NOS PORTOS DOS EUA ALIVIA CADEIAS DE SUPRIMENTOS

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 04/10/2024 - 20:11

Especialistas alertam que acúmulo de navios e automação continuam a ser obstáculos ao transporte marítimo

A greve dos portos da Costa Leste e do Golfo dos Estados Unidos chegou ao fim na noite da última quinta-feira (3), após um acordo salarial provisório entre a Associação Internacional de Estivadores (ILA) e a Aliança Marítima dos Estados Unidos (USMX). O acordo inclui uma extensão do Contrato Mestre até 15 de janeiro de 2025, possibilitando novas negociações sobre a automação nos portos, um tema que ainda permanece em debate. Apesar do fim da greve, que durou três dias, o impacto sobre as cadeias de suprimentos globais está longe de ser resolvido. Um total de 44 navios ainda

aguarda para entrar nos portos afetados, com mais de 120 a caminho, segundo dados da Xeneta e da Kuehne+Nagel.

Peter Sand, analista-chefe da Xeneta, destacou a gravidade da situação. “Uma crise prolongada nessa escala teria sido tóxica para as cadeias de suprimentos globais, então o mercado está respirando aliviado”, afirmou. No entanto, ele enfatizou que a volta à normalidade não será imediata. “Fechar todos os portos na Costa Leste dos EUA e na Costa do Golfo, mesmo que por apenas três dias, traz consequências severas”.

A paralisação dos portos já resultou em aumento significativo das tarifas de frete. As taxas spot médias do comércio entre o Norte da Europa e a Costa Leste dos EUA subiram 58%, atingindo US\$ 2.900 por contêiner de 40 pés, nesta sexta-feira (4). A rota alternativa, entre o Norte da Europa e a Costa Oeste dos EUA, também registrou um aumento de 48%, com taxas médias de US\$ 4.450 por contêiner.

Olivier Girard, sócio da Macroinfra, também enfatizou o impacto dos atrasos nas cadeias globais de abastecimento. “Você vai ter navios parados, menos navios, menos capacidade disponível, logo aumento de custo de frete.” Ele ainda apontou as falhas de infraestrutura do Brasil como um fator adicional que agrava a competitividade das empresas nacionais no cenário global. “Temos uma matriz muito voltada para o modal rodoviário, que não deveria ser. E a gente acaba tendo problemas, de fato, de deficiência de infraestrutura”, comentou Girard à Portos e Navios.

Peter Sand compartilha da preocupação de que o fim da greve não signifique o fim dos desafios para os portos dos EUA. “A automação é uma questão que ambos os lados não conseguiram resolver em mais de um ano de negociações – agora eles têm apenas 100 dias para chegar a um acordo, caso contrário, poderemos ver mais greves”.

Conforme os navios voltam a operar, o efeito cascata da greve deve ser sentido nas cadeias de suprimentos globais nas próximas semanas e até meses, afetando especialmente os cronogramas de entregas do Extremo Oriente. “Você não pode perder uma viagem semanal programada de um navio que transporta 15.000 contêineres e não esperar repercussões para transportadores e importadores”, alertou Sand.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/10/2024

CRISE NO ORIENTE MÉDIO ELEVA CUSTO DOS FRETES MARÍTIMOS E AFETA LOGÍSTICA GLOBAL

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 04/10/2024 - 18:43



Impactos para Brasil e estratégias de mitigação são analisados por especialista

A crise no Oriente Médio, intensificada pelos ataques de milícias no Mar Vermelho e Golfo de Áden, está gerando um aumento considerável nos custos dos fretes marítimos, afetando diretamente a logística global, incluindo o Brasil. À Portos e Navios, Olivier Girard, sócio da Macroinfra, identificou os efeitos e desdobramentos da situação, explicando o aumento dos custos e as possíveis estratégias de mitigação para os operadores logísticos.

Desde o início de 2024, os ataques das milícias Houthis no Yemen têm forçado muitas empresas de transporte marítimo a redirecionarem suas rotas, contornando a África em vez de passar pelo Canal de Suez, o que aumenta consideravelmente o tempo de viagem e os custos operacionais. “Esse contorno da África acrescentou 19 dias de navegação”, apontou Girard. A mudança gera um efeito em cadeia, com aumento da demanda por navios e diminuição da oferta disponível, elevando os custos dos fretes de forma significativa.

O especialista explicou que o índice global de fretes para contêineres de 40 pés, que no final de 2023 estava em torno de 1.700 a 1.800 dólares por viagem, chegou a 5.500 dólares nos últimos meses. Para o Brasil, os números também são alarmantes. "Um frete, por exemplo, Santos-Xangai, que em dezembro do ano passado estava por volta de 800 a 900 dólares por contêiner de 40 pés, hoje está sendo cotado a 1.400 dólares, ou seja, quase dobrou", detalhou. Esses aumentos afetam diretamente a competitividade das exportações e importações brasileiras, principalmente de produtos que dependem de transporte por contêiner, como manufaturados e bens de consumo.

Girard destacou ainda que, com uma guerra prolongada na região, as economias emergentes, como o Brasil, podem sofrer com a escassez de contêineres e navios, uma vez que as empresas de navegação priorizam as rotas mais lucrativas, como Ásia-Europa e Ásia-Estados Unidos. Contudo, ele observa que a situação é diferente para os navios graneleiros, usados para transportar commodities, como soja, minério e celulose, que têm maior estabilidade de disponibilidade devido à importância das exportações brasileiras nesse setor.

"O Brasil vai sofrer um impacto por conta disso, e isso tende a aumentar os custos de frete. No entanto, para os navios graneleiros, o impacto é um pouco menor, e o mesmo vale para os break bulks, porque as rotas mais lucrativas não são necessariamente as da Europa. O Brasil é um grande exportador de commodities, que normalmente são transportadas a granel, sejam minerais ou do agronegócio. Além disso, somos grandes importadores de granel mineral, como fertilizantes. Dessa forma, nossas disponibilidades de navios estão mais preservadas, pois temos uma certa prioridade nesse aspecto, o que também se aplica à celulose", disse à reportagem.

Diante desse cenário, o especialista sugere que a mitigação dos impactos para as empresas brasileiras de logística e exportação se baseia em um planejamento detalhado e controle rigoroso da cadeia logística. Ele reforçou a importância de monitorar cada etapa do processo logístico para evitar paralisações. Ele cita o exemplo do monitoramento via satélite de cargas transportadas, o que poderia garantir uma maior eficiência no trânsito de mercadorias, especialmente em rotas de longa distância.

Girard também forneceu um panorama geral das causas do atual conflito no Oriente Médio, que tem suas raízes em tensões históricas entre judeus e muçulmanos na região, exacerbadas pela influência de potências regionais como o Irã. Ele explicou que os recentes ataques foram, em grande parte, uma resposta à aproximação diplomática entre Israel e alguns países árabes, como os Emirados Árabes Unidos e a Arábia Saudita. "Essa crise específica começou porque Israel estava ameaçando fazer a paz com a Arábia Saudita, o que poderia gerar problemas para o Irã", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/10/2024

ULTRACARGO INVESTIRÁ R\$ 11,5 MILHÕES EM VILA DO CONDE

Por Danilo Oliveira Portos e Logística 04/10/2024 - 17:06



Empresa recebeu autorização para realizar aportes em caráter de urgência em área arrendada no município de Barcarena

A Secretaria Nacional de Portos autorizou a Ultracargo a implantar investimentos urgentes referentes ao contrato de arrendamento no porto organizado de Vila do Conde (PA), no município de Barcarena, firmado em 2019. Procurada, a Ultracargo informou à Portos e Navios que a portaria 460, publicada no Diário Oficial da União nesta sexta-feira (4), permitirá que a empresa realize investimentos urgentes em

infraestrutura em área comum do Porto de Vila do Conde, melhorando a segurança das operações.

A portaria trata de investimentos necessários à recuperação do sistema de combate a incêndio e do sistema elétrico (reforma de subestação de energia) para adequação às exigências do Ministério Público do Trabalho (MPT). Os aportes abrangem a implantação de boias de amarração para

melhoria da segurança das operações com balsas de combustíveis, no valor aproximado de R\$11,5 milhões.

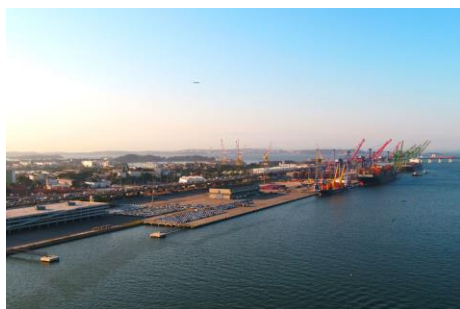
A arrendatária assumirá os riscos previstos no termo de risco de investimentos acostado aos autos do processo em referência. A empresa fica obrigada a apresentar o plano de investimento no prazo de 45 dias após a publicação desta portaria. Concluída a análise do plano pelo poder concedente, os autos aprovados serão encaminhados à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024

PORTOSRIO ANUNCIA NOVOS INVESTIMENTOS E PARCERIAS PARA PORTOS FLUMINENSES

Da Redação Portos e logística 04/10/2024 - 17:16



A PortosRio reforçou seu compromisso com o desenvolvimento de portos do estado do Rio de Janeiro por meio de novos investimentos em infraestrutura e parcerias estratégicas. O diretor-presidente da autoridade portuária, Francisco Martins, destacou a importância de melhorar as operações dos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Forno, Niterói e Angra, buscando ao crescimento sustentável e ao fortalecimento da economia local.

Entre as iniciativas, está a parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) para estudos de desenvolvimento territorial e projetos de sustentabilidade, buscando a integração entre os portos e as cidades. A empresa também foca em ações para ampliar a eficiência logística e otimizar as operações portuárias, garantindo um crescimento equilibrado e sustentável para os portos públicos fluminenses.

“Os portos fluminenses — Rio de Janeiro, Itaguaí, Forno, Niterói e Angra —, com suas diferentes dimensões e complexidades, merecem a mesma atenção e esforço, com foco não apenas em infraestrutura, mas também em parcerias estratégicas. Sempre que a PortosRio precisou do apoio da comunidade portuária nunca recebemos uma resposta negativa. Também estamos avançando na parceria com a Fundação Getúlio Vargas para estudar o desenvolvimento territorial a partir dos portos, com iniciativas de sustentabilidade e harmonização entre o porto e a cidade. Nossa relação com a prefeitura [Rio de Janeiro] é saudável, e o Porto do Rio continuará crescendo”, disse Francisco Martins.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024

ANTAQ REALIZA REUNIÃO SOBRE NAVEGAÇÃO INTERIOR PARA DEFINIR AGENDA REGULATÓRIA

Da Redação Navegação 04/10/2024 - 18:31



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou uma reunião participativa na última quinta-feira (3), em Manaus (AM), para discutir a navegação interior no contexto da proposta de Agenda Regulatória 2025-2028. A agenda é uma ferramenta de planejamento e priorização que tem como objetivo melhorar os processos regulatórios da agência reguladora, aumentando a transparência e a previsibilidade das ações da autarquia.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, participou virtualmente e destacou a importância das contribuições recebidas, que podem resultar em ajustes na agenda, como exclusão ou inclusão de itens, além da mudança de prioridades. Foram feitas seis contribuições presenciais durante o encontro, que ocorreu na Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam).

Essa foi a última reunião para tratar do tema, após encontros no Rio de Janeiro, sobre navegação marítima, e em São Paulo, sobre instalações portuárias. Durante a reunião, também foram aceitas contribuições para a Agenda de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) 2023-2026. As contribuições para ambas as agendas podem ser enviadas até o dia 11 de outubro de 2024, às 23h59, após a prorrogação do período de tomada de subsídios no site da agência.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024

APM CONCLUI OBRA DE DEMOLIÇÃO PARA IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL EM SUAPE

Da Redação Portos e logística 04/10/2024 - 17:03



A APM Terminals Suape finalizou a obra de demolição considerada a maior já realizada em Pernambuco, no terreno onde será implantado seu terminal de contêineres no Complexo Industrial Portuário de Suape. A obra, iniciada em fevereiro de 2024, durou 222 dias e destacou-se pela segurança e respeito ao meio ambiente, sem registro de incidentes. Foram removidas 20 mil toneladas de resíduos, permitindo a limpeza do terreno que abrigará o pátio de contêineres, centro do futuro terminal.

A fase de demolição marca o início da construção, com a definição das empresas responsáveis pelas obras do cais e demais infraestruturas nas próximas semanas. O novo terminal portuário, com 100% de equipamentos elétricos e tecnologia de ponta, ampliará a capacidade portuária de Pernambuco, impactando o varejo e a indústria do Nordeste com maior eficiência logística e conectividade global.

Herllon Rossato Rossdeutscher, líder da área de Integração de Negócios da APM Terminals Suape, destacou que o projeto vai gerar mais de 500 empregos diretos e 2 mil indiretos durante a construção, além de impulsionar o desenvolvimento socioeconômico da região. A operação do terminal está prevista para iniciar no segundo semestre de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024

PECÉM FIRMA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE ENERGIA LIMPA

Da Redação Portos e logística 04/10/2024 - 17:32



O Complexo do Pecém (CE) firmou contrato com a Casa dos Ventos para o fornecimento de energia limpa e certificada, com o selo internacional I-REC, que garante a rastreabilidade da energia renovável. O contrato, no valor de R\$ 41 milhões e com duração de cinco anos, resultou de uma concorrência pública e visa não só à estabilidade de preços, ao migrar para o Ambiente de Contratação Livre (ACL), mas também ao compromisso com a descarbonização das operações portuárias.

A economia gerada com a contratação será revertida para ações de descarbonização e no incentivo à maior eletrificação das operações do Porto do Pecém, atualmente em 70%. Isso inclui guindastes e esteiras elétricas. Futuramente, o porto projeta o fornecimento de energia para navios via sistema shore power, o que reduzirá as emissões das embarcações atracadas.

José Carneiro Júnior, engenheiro do Pecém, destacou que a transição para o mercado livre era dificultada por questões tributárias e riscos do mercado de energia. Contudo, a agenda global de descarbonização e os projetos de hidrogênio verde (H2V) e eletrificação portuária tornaram essa mudança viável. O consumo energético do Pecém, equivalente ao de uma cidade de 80 mil habitantes, reforça o foco em sustentabilidade.



Marco Ximenes, gerente de manutenção do complexo, afirmou que a substituição de equipamentos a combustão por elétricos é uma tendência irreversível. Ele também ressaltou a importância de fortalecer o sistema elétrico do porto com investimentos em confiabilidade e segurança, estimados em R\$ 15 milhões para o próximo ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024

FINCANTIERI VÊ POTENCIAL NA RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL

Da Redação Portos e logística 04/10/2024 - 17:28



A Fincantieri vê o Brasil como um parceiro estratégico para expandir suas operações no segmento naval. Em agenda em Pernambuco, o CEO do grupo italiano Fincantieri, Pierroberto Folgiero, debateu com representantes do governo de Pernambuco, o fortalecimento da indústria naval no Brasil. Folgiero trouxe perspectivas otimistas para a retomada da construção de navios no país, impulsionada por incentivos do governo federal, que publicou recentemente uma medida provisória focada no setor naval e de petróleo e gás, com potencial de injetar R\$ 2,4 bilhões na economia brasileira.

Durante visita ao Porto de Suape, Folgiero e o CEO do Vard Group, Alberto Maestrini, reforçaram o compromisso do grupo com o Vard Promar (PE), que foi inaugurado em 2013. O estaleiro tem no portfólio a construção de embarcações offshore e o reparo de navios. A Fincantieri, que controla o estaleiro brasileiro, vê o cenário atual como uma oportunidade para a retomada das atividades no Brasil.

O secretário da Casa Civil de Pernambuco, Túlio Vilaça, destacou que a governadora Raquel Lyra está empenhada em reativar a produção naval no estado. Já o secretário de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti, mencionou oportunidades como o descomissionamento de plataformas da Petrobras e o desenvolvimento da energia eólica offshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/10/2024



MERCO SHIPPING 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: 07/10/2024