

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 126/2024  
Data: 11/11/2024

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
MEDIDAS DIMINUEM IMPACTOS DE SECA HISTÓRICA NO AMAZONAS .....	4
“AS PARALISAÇÕES AFETAM MAIS O COMÉRCIO EXTERIOR E A INDÚSTRIA”, AFIRMA ELIAS CARNEIRO JR. ....	6
MINISTRO FAZ CRÍTICAS AO PROJETO DA CEPORTS EM SANTOS.....	7
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>9</b>
SUPREMO DECIDE QUE TERCEIRIZAÇÃO IMPLICA DEVERES TRABALHISTAS PARA CONTRATANTES.....	9
PREÇO DO GÁS NATURAL PODE FICAR MAIS COMPETITIVO COM RESOLUÇÃO DO CNPE .....	10
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS</b> .....	<b>12</b>
LANÇAMENTO: SEIS GRUPOS DE TRABALHO DO NAVEGUE SIMPLES SÃO ANUNCIADOS .....	12
ANTAQ PROMOVE CURSO DE FISCALIZAÇÃO PARA SERVIDORES EM SÃO LUÍS (MA) .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>13</b>
NOVA ETAPA DO CONHEÇA O BRASIL VOANDO TERÁ 184 MIL VOOS PARA A TEMPORADA DE VERÃO.....	13
NAVEGUE SIMPLES: MPOR APRESENTA GRUPOS DE TRABALHO PARA AVANÇAR NAS OUTORGAS PORTUÁRIAS .....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>16</b>
RENAN FILHO DESEMBARCA NO AZERBAIJÃO, AO LADO DO VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, GERALDO ALCKMIN, CHEFE DA DELEGAÇÃO BRASILEIRA NA COP29 .....	16
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>17</b>
EDITORIAL – A DRAGAGEM DE ITAJAÍ: UM SINAL DE ALÍVIO E UM CHAMADO À RESPONSABILIDADE .....	17
NACIONAL - HUB – CURTAS - PF INSTAURA INQUÉRITO PARA INVESTIGAR HOMICÍDIO NO AEROPORTO DE GUARULHOS ...	18
<i>Assassinato em Guarulhos 1</i> .....	18
<i>Assassinato em Guarulhos 2</i> .....	18
<i>Pouso de emergência 1</i> .....	19
<i>Pouso de emergência 2</i> .....	19
<i>Lucro</i> .....	19
REGIÃO SUL - PARCERIA VIABILIZA RETOMADA DA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO EM ITAJAÍ .....	19
REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL INICIA DRAGAGEM PARA RESTABELECER PROFUNDIDADE DE 14 METROS .....	21
REGIÃO SUDESTE - USINA DE ITATINGA CONQUISTA LICENÇA AMBIENTAL E PLANEJA EXPANSÃO SUSTENTÁVEL.....	21
REGIÃO NORDESTE - PECÉM TEM MELHOR OUTUBRO DE SUA HISTÓRIA EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS .....	22
REGIÃO NORDESTE - DOCAS DO CEARÁ PROMOVE PREGÃO PARA O MERCADO LIVRE DE ENERGIA .....	23
BRASIL EXPORT - MISSÃO VISITA BARCELONA E ESTUDA MODELOS LOGÍSTICOS E SUSTENTÁVEIS.....	24
BRASIL EXPORT - MARSELHA MOSTRA POTENCIAL VERDE E INTERMODAL À MISSÃO BRASIL EXPORT .....	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOB O SOL DA PROVENÇA .....	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MOVIMENTO NAS ÁGUAS NA BTS.....	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FÓRMULA UM: MUITO ALÉM DA VELOCIDADE, GESTÃO .....	31
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP</b> .....	<b>32</b>
PORTO DO ITAQUI REALIZA EMBARQUE INÉDITO DE SORGO COM DESTINO PARA ESPANHA.....	32
AUDIÊNCIA NA CÂMARA DISCUTE RENEGOCIAÇÕES DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS .....	33
RODOVIAS DE ACESSO AO LITORAL SOFREM NOVOS BLOQUEIOS A PARTIR DESTA SEGUNDA .....	33
BRASIL ANUNCIA NOVA META CLIMÁTICA NA COP29.....	33
BTP RECEBE DOIS NOVOS PORTÊINERES E AUMENTA EM 25% A QUANTIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CAIS .....	34
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>36</b>
ESCALA 6X1: MINISTÉRIO DO TRABALHO DEFENDE DISCUSSÃO EM CONVENÇÕES E ACORDOS COLETIVOS.....	36
HADDAD REVELA REUNIÃO DE FIM DE SEMANA E QUE MAIS UM MINISTÉRIO VAI ENTRAR NO ESFORÇO DO AJUSTE.....	36
CONFERÊNCIA DO CLIMA AVANÇA NAS REGRAS PARA CRIAR MERCADO DE CARBONO GLOBAL .....	37
HADDAD DIZ QUE LULA PEDIU INCLUSÃO DE MAIS UM MINISTÉRIO EM PACOTE DE CORTE DE GASTOS ANTES DE ANÚNCIO ....	39
PETROBRAS INICIA OPERAÇÃO COMERCIAL DE UNIDADE DE GÁS NATURAL NO ANTIGO COMPERJ.....	41
XI JINPING VIRÁ AO PERU INAUGURAR MEGAPORTO FINANCIADO PELA CHINA; VÍDEO.....	42
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>43</b>
TARCÍSIO DIZ QUE ESTADO DE SÃO PAULO VAI TÃO BEM PORQUE NÃO TEM PT.....	43
‘VITÓRIA DE TRUMP PODE TORNAR O BRASIL MAIS PERIFÉRICO NO COMÉRCIO GLOBAL’, DIZ PROFESSOR DA USP .....	44
DESAFIOS PARA A INSERÇÃO GLOBAL DO BRASIL SÃO TEMA DE SEMINÁRIO PROMOVIDO PELO ‘ESTADÃO’ .....	46
TARCÍSIO: GOVERNO FEDERAL JOGA BONS FUNDAMENTOS FORA COM AGENDA DE DESCONTROLE FISCAL .....	48



REFINARIA PRIVADA NA BAHIA ANUNCIA QUE PRODUZIRÁ COMBUSTÍVEL VERDE COM CUSTO SEMELHANTE AO DO FÓSSIL ...	48
POR QUE A CSN TERÁ DE PAGAR ATÉ R\$ 2,6 BILHÕES A ACIONISTAS MINORITÁRIOS DA CIMENTEIRA LOMA NEGRA .....	50
OPINIÃO - BRASIL ESTARÁ MAIS PREPARADO PARA ENFRENTAR A ERA TRUMP SE FORTALECER SUA ECONOMIA .....	53
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>53</b>
TRUMP RENOVARÁ CAMPANHA DE PRESSÃO CONTRA O IRÃ.....	53
PRIMEIRA ENCOMENDA DE NAVIOS DA PETROBRAS SOB LULA 3 TEM APENAS UMA PROPOSTA .....	56
MINISTÉRIO DE PORTOS CONFIRMA FECHAMENTO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT PARA A CÚPULA DO G20 .....	57
ECORODOVIAS SEGUIRÁ SELETIVA QUANTO A NOVOS LEILÕES, DIZ PRESIDENTE .....	58
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>59</b>
MPOR E ANTAQ APRESENTAM 6 GTs DO PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES .....	59
EQUINOR E CEPETRO/UNICAMP INAUGURAM LABORATÓRIO FOCADO NO PRÉ-SAL .....	59
BRADO REGISTROU 10,7 MIL CONTÊINERES MOVIMENTADOS EM OUTUBRO .....	60
LOG-IN APRESENTA CRESCIMENTO NO 3º TRIMESTRE.....	60
PORTO DE ROTERDÃ DEFINIU TARIFAS PORTUÁRIAS PARA PRÓXIMOS 3 ANOS.....	61
TECON RIO GRANDE OPERA NOVAS LINHAS INTERNACIONAIS .....	62
GOVERNO REGULAMENTA DEPRECIÇÃO ACELERADA PARA NAVIOS-TANQUE .....	62
COSTA FILHO CONFIRMA TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS .....	63
PORTO DE SANTOS INAUGURA 2 TERMINAIS PARA CELULOSE .....	64
SBM PREPARA VINDA DA FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO' PARA O BRASIL .....	64
FIRJAN APONTA POSSÍVEL CRESCIMENTO NA PRODUÇÃO DE CAMPOS MADUROS .....	65
PORTO DE ITAJAÍ RETOMA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO NO COMPLEXO PORTUÁRIO.....	65
CLI LANÇA PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO E AÇÕES AFIRMATIVAS EM OPERAÇÕES PORTUÁRIAS .....	66
EXPANSÃO PORTUÁRIA SOMA R\$ 400 MILHÕES NA CARTEIRA DE PROJETOS DA BELOV .....	67
CONSÓRCIO ENTRE ECOVIX E MAC LAREN AVANÇA EM LICITAÇÃO PARA 4 PETROLEIROS DA TRANSPETRO .....	68
MODEC VÊ DESAFIOS TÉCNICOS E ECONÔMICOS PARA DESMANTELAMENTO NO BRASIL .....	68
DESEMBOLSOS DE RECURSOS DO FMM AUMENTARAM 60% EM 9 MESES .....	69
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>70</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	70





### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## MEDIDAS DIMINUEM IMPACTOS DE SECA HISTÓRICA NO AMAZONAS

Movimentação antecipada do poder público com as empresas minimizou prejuízos com a estiagem  
*Por Ted Sartori*



*Pier flutuante foi instalado de forma provisório em Itacoatiara, a 270 quilômetros da capital amazonense; Antaq deu autorização para que empresas com pedido de operação em análise iniciem serviço imediatamente; medida amplia oferta de balsas (Divulgação/Log-In e Antaq)*

Ações antecipadas de terminais e empresas, junto com as autorizações e flexibilizações do poder público e da agência reguladora, fizeram com que os problemas causados pela estiagem no Amazonas resultassem em menos estragos na economia do que no ano passado. O Rio Negro baixou para o número recorde de 12,11 metros, inviabilizando a operação de grandes navios, que necessitam de profundidade maior para trafegar com segurança, levando cargas por cabotagem (navegação dentro do País). Mais de 80% dos produtos que abastecem Manaus, capital do Amazonas, chegam por via fluvial pelo Rio Negro.

O elemento fundamental no processo para driblar os efeitos da seca foi a instalação de um píer flutuante provisório em Itacoatiara, a 270 quilômetros da capital amazonense, compartilhado por várias empresas a partir de setembro e totalmente financiado pela iniciativa privada - no caso, o Grupo Chibatão, que opera com contêineres.

“Entendo que esse é um novo normal da região agora, com a estiagem. Ou seja, são quatro meses, entre setembro e dezembro, com esse tipo de operação. O sistema está se mobilizando para criar uma nova solução, ainda que seja restritiva, mas que não pare de atender, de certa forma, o mercado”, afirma Marcio Salmi, diretor da Costa Brasil, empresa que faz transporte de cargas por cabotagem no Brasil.

O píer flutuante possui extensão de 277,5 metros e foi projetado para operar em áreas de baixa profundidade, garantindo a continuidade do transporte de mercadorias, mesmo com a diminuição do nível do rio. Ele tem guindaste acoplado e se movimenta de modo a passar a carga do navio para uma balsa e vice-versa.

“Para quem não conhece o Porto de Manaus, o píer já é flutuante, diferentemente de Santos. Há uma ponte que conecta, porque a variação do rio chega a 30 metros ao longo do ano. Ele nivela e, depois, desce. Então, eles moveram parte dessa estrutura para Itacoatiara. E houve uma necessidade de autorização por parte das autoridades, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e a Marinha, por exemplo”, explica Salmi.

“Não era só ir lá e colocar o píer. Houve toda uma homologação para que isso se viabilizasse, além de se levar todo o arcabouço burocrático. Mas está bem satisfatório até por toda a inovação e complexidade que envolve”, continua o executivo.

### Planos

O planejamento da Costa Brasil com os principais clientes fez com que o envio de carga fosse antecipado na medida do possível, em um plano de pré-estiagem. “Oferecemos um pacote de soluções logísticas, mas todo mundo tentou fazer isso. Então, houve uma superdemanda por espaço entre os meses de agosto e setembro nos portos de origem - Santos e Santa Catarina, em especial - mas a gente se programou para isso e também para receber essa carga no destino e poder colocar



em nossos terminais. Assim, conseguiram garantir o estoque avançado e fugiram de uma taxa, que é de estiagem ou de seca, que os armadores e as empresas de navegação cobram. E que foi onerada por esse píer. O embarcador paga, em média, R\$ 15 mil adicionais ao frete”, detalha Salmi.

A primeira atracação e operação no píer flutuante foi em 9 de setembro, com o navio Log-In Jacarandá. “O começo das operações foi desafiador para assegurar um serviço sem maiores rupturas. O processo de documentação é diferente. A coordenação das balsas exige sincronia entre diversos times, 24 horas por dia, já que um erro pode gerar um bloqueio sistêmico e o cancelamento dos embarques. Após mais de 45 dias desde a primeira atracação, o resultado é amplamente positivo, pois conseguimos assegurar o abastecimento de mercadorias para a região Amazônica e o escoamento da produção da Zona Franca”, avalia o vice-presidente de Navegação da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch.

Voloch relata que diversos integrantes do time da empresa se deslocaram para a região para assegurar a eficiência da operação no píer flutuante. “Em paralelo, montamos operações de armazenagem avançada, para os clientes que podiam aumentar os níveis de estoque em regiões estratégicas, diminuindo seus volumes durante os meses de restrição operacional”, completa.

### **Expectativa**

A expectativa de Marcio Salmi, levando em conta fenômenos climáticos, é que o Rio Amazonas volte em dezembro em condições plenas para a navegação, o que já será um ganho em relação ao ano passado. Até porque, em 2023, houve restrição durante todo este mês.

“Vejo que todos aprenderam e já sabem o que melhorar para o próximo ano, porque vai ser necessário. Não estamos colaborando muito com o planeta e com a sociedade na emissão de gases. Por isso, temos que estar preparados para isso (estiagem) no próximo ano”, adverte.

### **Ações**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) adotou ações emergenciais contra os problemas na travessia Manaus - Careiro da Várzea, no Amazonas, ocasionados pela seca prolongada na região. Entre as iniciativas, está a concessão de autorização temporária para que a empresa que está com pedido de operação na região em análise inicie o serviço imediatamente. Isso vai aumentar a oferta de balsas na travessia e diminuir o fluxo de veículos no local.

Outra medida adotada é a suspensão temporária dos efeitos da Resolução Antaq 5.773/2017, que limita a entrada de novos operadores até que seja comprovada a viabilidade operacional. A intenção é abrir espaço para que novas empresas solicitem autorização temporária para operar na travessia.

A resolução foi criada para garantir a eficiência das operações, mas, diante da estiagem, a aplicação impede uma resposta rápida. Além disso, foi aprovada pela Diretoria Colegiada da Antaq a criação de um Comitê Permanente de Prestação Adequada de Serviço na travessia.

### **Advogada aponta sucesso, mas cita outros desafios**

A advogada Samara Gualberto, sócia do escritório Ruy de Mello Miller e presidente da Comissão de Direito Marítimo, Aduaneiro e Portuário da OAB-PA, considera o modelo adotado no Amazonas como um exemplo de sucesso, por ter contado com a iniciativa privada em projetos inovadores e o grande apoio do poder público, que se mostrou sensível ao problema. A situação, no entanto, vai além em termos de Região Norte.

No Pará, os desafios não são poucos, segundo Samara. Alguns armadores e operadores de portos privados já não conseguem manter as suas operações. “O que temos de relato é que uma operação de descarregamento que poderia durar de quatro a seis horas, passou a ser realizada em 10 horas, em média, já que o Porto de Vila do Conde (no Pará) possui ótima estrutura para navios, mas não possui estrutura própria para embarcações menores, que são a opção para o descarregamento dos navios de contêiner. As empresas e autoridades portuárias estão se adaptando técnica e operacionalmente em razão das condições adversas que não se apresentavam antes de 2023”, explica.

A sugestão está na ponta da língua da advogada. “O que a região Norte precisa para suportar o que ainda vem de desafios pela frente é ter a infraestrutura robustecida, com investimentos condizentes com o porte e potência dos portos da região Norte”, afirma.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 11/11/2024

### **“AS PARALISAÇÕES AFETAM MAIS O COMÉRCIO EXTERIOR E A INDÚSTRIA”, AFIRMA ELIAS CARNEIRO JR.**

A Tribuna conversou com o presidente da Delegacia Sindical de Santos do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco Nacional)

Por *Bárbara Farias*



(*Vanessa Rodrigues/AT*)

O impasse entre auditores fiscais e o Ministério de Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI) se arrasta sem solução à vista. A categoria quer reajuste do vencimento básico pela inflação do período, defasado desde 2016. Para pressionar o Governo Federal, intensificará as paralisações nos portos este mês: 48 horas semanais, às terças e quartas-feiras. A União disse que assinou acordo com entidades representativas dos auditores para regulamentação de bônus em fevereiro deste ano. Informou ainda que, no início de 2023, fechou um acordo de reajuste linear de 9% para todos os servidores, além do aumento de 43,6% no auxílio-alimentação. Apenas em 2023, no âmbito das mesas específicas e temporárias, foram fechados sete acordos. Veja o que o presidente da Delegacia Sindical de Santos do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco Nacional), Elias Carneiro Jr. fala sobre as negociações, a mobilização e operação de combate ao contrabando no Brasil.

#### **Quais são os motivos da paralisação dos auditores?**

Os auditores fiscais pedem a reabertura da mesa de negociação específica para tratar da reposição pela inflação dos vencimentos. Em abril, o governo havia se comprometido com a categoria a tratar do assunto, mas em 4 de julho, o Sindifisco Nacional foi surpreendido com um ofício informando que não mais seria instalada a mesa de negociação.

#### **Qual é o impacto direto das paralisações?**

É o atraso gradual e progressivo da liberação das mercadorias, tanto na importação como na exportação, no Porto de Santos, que vão se acumulando conforme a paralisação vai se estendendo. Com a paralisação, os serviços na Alfândega do Porto de Santos são suspensos, exceto aqueles considerados essenciais como a liberação de cargas vivas, perigosas, perecíveis, medicamentos e alimentação de bordo.

#### **Qual é o impacto para importadores e exportadores?**

Os importadores que não trabalham mais com estoque de peças e insumos, mas, com o sistema ‘just in time’ (técnica que visa produzir apenas o que é solicitado pelo mercado, no momento certo), logo nossa paralisação acaba interferindo na cadeia produtiva. Além da falta de estoque, os importadores e exportadores também passam a ter um aumento significativo do custo de armazenagem (a chamada demurrage, na importação, e detention, na exportação). Os exportadores ainda passam pelo risco de quebra de contratos internacionais pelo descumprimento de prazo. Sentimos muito pelos transtornos, mas o Governo não nos deixou outra opção a não ser a paralisação.

#### **Qual é o atraso médio de desembaraço de mercadorias e documentação durante a paralisação?**

Na Alfândega do Porto de Santos, estimamos que cerca de 300 a 500 declarações de importação e exportação tenham seu desembaraço atrasado, a cada dia de paralisação. Em 2022, por causa da

mobilização da categoria, R\$ 250 bilhões em mercadorias ficaram parados, 40 dias a mais em relação ao prazo normal de despachos.

### **Qual é o volume de mercadorias paradas neste ano e no último mês de outubro?**

Em outubro, tivemos mobilizações pontuais que não chegaram a afetar a movimentação a médio prazo. Em novembro, com paralisações mais frequentes, a expectativa é de que tenhamos em curto prazo um atraso significativo na liberação das importações e exportações, trazendo como consequência direta aos importadores e exportadores o aumento significativo dos custos de armazenagem.

### **Quais são os prejuízos ao Porto de Santos?**

O comércio internacional é diretamente impactado pela paralisação dos auditores. Nas paralisações anteriores, as indústrias eletroeletrônica e automotiva sofreram com a falta de reposição de peças e quebra de contratos com o exterior, no caso das exportações.

### **Nas paralisações deste mês, às terças e quartas, de quanto será a adesão de auditores. No Porto de Santos?**

A adesão não será de 100%, pois, em respeito à legislação, precisamos manter o efetivo de 30% trabalhando naquelas exceções.

### **Caso não haja consenso com o Governo até dezembro, qual será o impacto?**

A nossa expectativa é de que as paralisações não só continuem, mas sejam intensificadas em todo o País em dezembro. O Porto de Santos é responsável por 30% de todo comércio exterior realizado no Brasil, então, este setor e a indústria serão os mais afetados pelo crescente acirramento da mobilização dos auditores fiscais.

### **Quantos auditores fiscais existem no Brasil, em Santos, e quais seriam os respectivos números adequados?**

No Brasil, somos cerca de 7,4 mil auditores ativos. Em Santos, há 124, sendo 88 na Alfândega e 36 na Delegacia da Receita Federal. Tanto em nível nacional, como em Santos, o ideal seria pelo menos o dobro.

### **A Receita Federal anunciou a ampliação de ações contra o contrabando. Há efetivo para isso?**

As ações são pontuais e concentradas em alguns segmentos e contribuintes. Por exemplo, estamos realizando desde a semana passada combate ao contrabando e descaminho de mercadorias nos shoppings da região da Rua 25 de Março, em São Paulo. Para essa tarefa é necessário convocar servidores de outras unidades do Brasil. Caso houvesse um quantitativo maior de servidores nas unidades do Estado de São Paulo, o dobro por exemplo, o trabalho seria desenvolvido com mais celeridade e economia de recursos, com redução de pagamento de diárias e passagens.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 11/11/2024*

## **MINISTRO FAZ CRÍTICAS AO PROJETO DA CEPORTOS EM SANTOS**

Cabe ao Executivo alterar lei, diz Silvio Costa

*Por Bárbara Farias*



**Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho esteve em Santos nesta sexta (8) (Vanessa Rodrigues/AT)**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirma que o anteprojeto de lei da Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) é inconstitucional, pois propõe mudanças no arcabouço legal portuário que competem ao Governo Federal. A proposta tramita na Câmara dos Deputados.





Costa Filho esteve nesta sexta (8) no Porto de Santos participando da entrega do terminal de celulose T-32 da Suzano, no qual comentou sobre o assunto. A empresa investiu R\$ 443 milhões nos terminais de Santos, o T-32, na Margem Direita, e o DP World, na Margem Esquerda, aumentando a capacidade de movimentação de carga anual de 4,6 milhões de toneladas de celulose para 6,6 milhões de toneladas.

### **Contrário**

O ministro refuta a proposta de descentralização de competências do Ministério de Portos, com a transferência de algumas atribuições à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), como, por exemplo, a condução dos processos de autorizações para terminais de uso privado (TUPs).

“Analisando o projeto, nós verificamos alguns vícios inconstitucionais, como mexer na autonomia do Ministério de Portos, levando atribuições para a Antaq. Isso não é possível. Os juristas não podem propor um projeto de tomada de decisões que cabe ao Executivo”, declara.

O chefe da pasta de portos diz que não houve diálogo com o MPor. “Quando o grupo foi constituído eu me coloquei à disposição do presidente da comissão (ministro do TST, Douglas Alencar), mas, infelizmente, ao longo de seis meses de discussão, não houve, em nenhum momento, um convite para que o ministério pudesse apresentar propostas ou sugestões, e fazer críticas ao debate. O ministério passou ao largo dessa discussão e me parece que a classe trabalhadora também”.

O anteprojeto foi entregue por Douglas Alencar ao presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), na quarta-feira. Ele está de saída do comando do Legislativo e pretende eleger um sucessor, o deputado federal Hugo Motta (Republicanos-PB), em fevereiro de 2025.

Se Motta assumir o comando da Câmara, Costa Filho acredita poder barrar as mudanças da Ceportos. Segundo o ministro, o presidente da Casa deverá criar uma comissão de deputados e convocar audiências públicas para discutir o projeto.

### **Revisão da legislação é necessária para o Brasil, diz ABTP**

O presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, aprova as mudanças sugeridas pela Ceportos. “Para a ABTP, o projeto traz elementos necessários para dar segurança jurídica e, assim, atrair investimentos, que é o que a gente precisa no nosso setor. Nós acreditamos que este projeto é benéfico e necessário ao Brasil”.

### **O anteprojeto**

O texto tem 78 páginas e é a síntese do relatório final da Ceportos, de 416 páginas, apresentado, votado e aprovado pelos membros da comissão, no último dia 23, em Brasília. A comissão foi presidida pelo ministro do TST, Douglas Alencar Rodrigues, e teve como relator o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região do Estado de São Paulo (TRT da 2ª Região), Celso Ricardo Peel Furtado De Oliveira.

A proposta conceitual para a revisão da Lei dos Portos (12.815/2013) sugere a descentralização de competências com impacto direto nas autoridades portuárias, Marinha do Brasil (autoridade marítima) e autoridade aduaneira.

A Ceportos propõe que as concessões de portos públicos permaneçam com o MPor, mas que as autorizações de terminais de uso privado (TUPs) sejam conduzidas pela Antaq. O objetivo é simplificar e agilizar processos de concessões, arrendamentos e autorizações nos portos, aperfeiçoando a segurança jurídica nos contratos e expandindo o mercado de trabalho, com estímulo à qualificação de mão de obra portuária.

Os juristas propõem, para as relações trabalhistas, a restrição as categorias de trabalhador portuário a estivadores, capatazia e conferentes, o fim da exclusividade para avulsos, permitindo a



concorrência entre Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) e Empresa Prestadora de Trabalho Portuário (EPTP) no recrutamento de pessoal, entre outras coisas.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 11/11/2024



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### SUPREMO DECIDE QUE TERCEIRIZAÇÃO IMPLICA DEVERES TRABALHISTAS PARA CONTRATANTES

Supremo Tribunal Federal aceitou argumento da AGU de que houve fraude na contratação das oficinas de costura por rede de varejo

Por Paulo Goethe - [paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br](mailto:paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br)

Em processo que contou com a atuação da Advocacia-Geral da União (AGU), o Supremo Tribunal Federal (STF) entendeu que a terceirização da atividade-fim não impede que seja reconhecida a relação de emprego, quando no caso concreto a terceirização serviu à dissimulação de quem seria o verdadeiro empregador.

No caso julgado, o STF negou seguimento à Reclamação (RCL 60454), movida por uma rede de varejo contra decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT2) que reconheceu a relação de emprego entre a companhia e funcionários de uma oficina de costura contratada por uma empresa terceirizada.

O ministro Flávio Dino, relator da ação, afirmou em seu voto que a jurisprudência do STF que permite a terceirização não impede que seja reconhecida a relação de emprego nos casos em que esse tipo de contratação foi utilizado de forma fraudulenta.

“O que houve foi a conclusão de que, no caso concreto, estão presentes a dissimulação de quem seria o verdadeiro empregador e a verificação dos atributos específicos caracterizadores da relação de emprego”, afirmou o ministro em seu voto.

“Pontua que nenhum dos precedentes vinculantes invocados impede o reconhecimento de relação de emprego em cada caso concreto. O vínculo empregatício não é compulsório, tampouco foi banido da ordem jurídica. Trata-se de análise específica, de lide com contornos próprios, e não de debate abstrato sobre tese jurídica”, sustenta o voto do ministro.

O julgamento na 1ª Turma do STF foi decidido por unanimidade, com os demais quatro ministros da Turma acompanhando o voto do relator.

#### Supremo: AGU aponta fraude

A AGU sustentou no STF que houve fraude na terceirização das atividades de costura, o que levou à descaracterização desse tipo de contrato. Dessa forma, a reclamação da empresa não poderia ser aceita pelo Supremo pois, no caso concreto, não houve afronta à jurisprudência da Corte sobre a possibilidade de terceirização da atividade-fim, segundo defendeu a AGU em manifestação no processo. A reclamação é um tipo de ação apresentada quando decisões de outros tribunais contrariam o entendimento do STF.

Fiscalização do Grupo de Combate ao Trabalho Escravo Urbano da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego de São Paulo constatou que a empresa terceirizada não possuía capacidade produtiva, como maquinário, capital social e funcionários, e passou a subcontratar oficinas de costura irregulares para confeccionar peças de roupa de linhas próprias da companhia varejista.

Além disso, os fiscais do Ministério do Trabalho e Emprego averiguaram que as oficinas não estavam registradas em órgãos públicos e utilizavam mão de obra em condição análoga à escravidão, com trabalhadores estrangeiros sem documentação, aliciados em seu país de origem, mantidos em situação de servidão por dívidas e submetidos a condições degradantes de trabalho.

### Relação de emprego

Decisão do TRT2 que reconheceu a relação de emprego relata que a companhia possuía o controle sobre todas as etapas de produção da empresa terceirizada e que, de acordo com relatório de fiscalização, 90% da produção da empresa terceirizada era destinada à rede de varejo. Com isso a Justiça trabalhista reconheceu a presença de subordinação e dependência econômica, critérios necessários ao reconhecimento da relação de emprego.

A AGU atuou no processo representando a União na defesa dos atos praticados pelos auditores do trabalho que lavraram auto de infração contra a empresa varejista.

A advogada da União Priscila Piau, coordenadora-geral do Departamento de Controle Difuso da Secretaria-Geral de Contencioso (SGCT), ressalta a importância da decisão.

“Essa decisão representa uma vitória para a União ao garantir os direitos dos trabalhadores, especialmente se considerarmos o cenário jurisprudencial desfavorável que parecia estar se desenhando no âmbito do STF para casos envolvendo reclamações sobre terceirização”, afirma a advogada.

“Conseguimos demonstrar falta de estrita correlação entre a decisão reclamada e a apontada como paradigma nos casos em que caracterizada abuso no uso da terceirização”, explica Priscila Piau.

\*Com informações da AGU

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 11/11/2024

### PREÇO DO GÁS NATURAL PODE FICAR MAIS COMPETITIVO COM RESOLUÇÃO DO CNPE

Uma maior oferta de gás natural em função da resolução do CNPE deixaria o produto mais barato, segundo Adriano Pires

Por **Ângela Fernanda Belfort** - [angela.belfort@movimentoeconomico.com.br](mailto:angela.belfort@movimentoeconomico.com.br)



**A resolução do CNPE pode resultar numa maior oferta de gás natural no País, deixando o preço mais competitivo. Foto: Copergás/Divulgação**

O preço do gás pode ficar mais barato por causa da resolução do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) que vai permitir a Pré-Sal Petróleo (PPSA) contratar (comercializar) o escoamento e o processamento do volume do gás natural que cabe à União, o que aumentaria a oferta deste combustível no País. A argumentação é do diretor e

fundador do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires, um dos maiores especialistas do setor.

E, como em todo mercado, o aumento da oferta geralmente contribui para baixar o preço deste combustível, que deveria ser o da transição energética no Brasil. “Me parece que a ideia de usar a PPSA como política pública é louvável”, afirmou Pires.

Ainda de acordo com Pires, o preço do gás poderia cair pela metade. “Esses leilões de gás podem funcionar na tentativa de aumentar a oferta. O Brasil não consegue usar a oferta de gás porque tem infraestrutura muito precária. Esse decreto, do Programa Gás Para Empregar tenta abrir a caixa preta”, afirmou o especialista, acrescentando que é necessário a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ter celeridade para cumprir a agenda regulatória aberta com essa iniciativa.

O especialista defendeu que o Brasil tem o desafio de transformar o gás natural no combustível da transição energética. O gás natural pode substituir a energia elétrica – e outros combustíveis fósseis mais poluentes, como por exemplo o carvão – em muitas indústrias que precisam começar o seu processo de descarbonização.

O especialista também explicou que o uso do gás natural pode ocorrer de uma forma integrada com outras fontes. Adriano Pires foi o primeiro palestrante do seminário “Gás Natural para uma Transição Energética Sustentável e Igualitária”, que ocorreu na sexta-feira (08), no Recife Expo Center, no Bairro de São José. A abertura também contou com a presença da governadora Raquel Lyra (PSDB), líderes do setor de gás, secretários de Estado, políticos, entre outros. O evento foi realizado pela Companhia Pernambucana de Gás (Copergás) em parceria com a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás).



*Um dos maiores especialistas do setor, Adriano Pires, diz que o preço do gás natural poderia cair pela metade com uma maior oferta do produto, que ocorrerá por causa da resolução do CNPE. Foto: Divulgação*

### Os desafios do gás natural

“A demanda está reprimida porque não tem gás na quantidade e no preço adequado”, disse o presidente do Conselho de Administração da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás) e diretor-presidente da Bahiagás, Luiz Gavazza, que também apresentou uma

palestra no seminário.

Como forma de aumentar o mercado para o gás natural, Gavazza defendeu que é necessário um político público para interiorizar o consumo deste combustível. “Cada elo da nossa cadeia tem dever a cumprir. Precisamos trabalhar em harmonia para ajudar o governo a criar políticas públicas”, afirmou.

Com relação ao preço do gás natural, o monopólio da Petrobras também foi discutido durante o evento. O ex-senador por Pernambuco e conselheiro emérito da Confederação Nacional das Indústrias (CNI), Armando Monteiro Neto, disse haver um problema de origem que é posição tão dominante da Petrobras no mercado. “Quando não tem oferta, resulta em preços elevadíssimos. Temos preço três vezes maior que nos Estados Unidos e preço superior ao que se pratica na Europa”, citou Monteiro.

“Precisamos ampliar a oferta e introduzir concorrência para conseguir redução do custo”, sugeriu Monteiro, acrescentando que foi lançada uma nova política industrial para o País. Ele lembrou que um dos elementos que contribuíram para a perda de posição relativa da indústria foi o alto custo da energia elétrica. Com o preço competitivo, o gás natural poderia substituir a energia elétrica em alguns processos fabris, deixar os custos de produção da indústria mais baratos.

O diretor-presidente da Copergás, Felipe Valença, contou que o gás natural tem um papel de indutor da atração de novos negócios e impulsor da ampliação do setor industrial. “Nossa indústria precisa de uma resposta rápida para que volte a crescer. Isso pode acontecer em outras regiões e estamos reunidos aqui para trazer novas perspectivas”, explicou. O objetivo do evento foi discutir fatores que resultem numa maior competitividade do setor, como melhoria da infraestrutura, a prospecção de novos mercados para o biometano e o gás natural, entre outros assuntos.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 11/11/2024**



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### LANÇAMENTO: SEIS GRUPOS DE TRABALHO DO NAVEGUE SIMPLES SÃO ANUNCIADOS

Com o tema Inovar para Descomplicar, o programa vai trazer inovações para o setor portuário



Brasília, 11/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Ministério de Portos e Aeroportos apresentaram, nesta segunda-feira (11), os seis Grupos de Trabalhos do Navegue Simples que vão funcionar nos próximos anos.

O primeiro, que está em atividade desde julho deste ano, trata-se da simplificação e a desburocratização de processos da ANTAQ e do ministério para os terminais privados. Esse GT foi instalado logo após o lançamento do programa.

Os grupos terão caráter temporário em ciclo de 12 meses com a apresentação dos resultados em agosto. A segunda etapa ocorrerá de julho de 2025 a junho de 2026. O terceiro ciclo será de julho de 2026 a junho de 2027, seguido pelo último ciclo de julho de 2027 a junho de 2028.

Os temas dos demais GTs são licenciamento ambiental para instalações portuárias privadas fora do porto público, destinação de terrenos e espaço físico em águas públicas da União para instalações portuárias fora do porto público, simplificação e desburocratização de processos de arrendamentos, adaptação à mudança do clima em portos e inovação no ambiente portuário.

“Esses são os nossos próximos passos para esse projeto que é tão importante. Durante o processo não vai faltar diálogo interno e com privado, que é diretamente afetado com as mudanças. O programa vai permitir ainda mais melhorias para o setor”, destacou o diretor-geral, Eduardo Nery, durante o evento de lançamento que aconteceu na sede do ministério.

### Benefícios

Recentemente, a ANTAQ aprovou o relatório do primeiro grupo de trabalho sobre os terminais privados com algumas sugestões de ações que vão permitir agilizar os processos de autorizações.

No curto prazo, o Navegue Simples proporciona uma tramitação mais eficiente e transparente dos processos de autorização, com a redução dos prazos atualmente observados.

O médio e longo prazo, as mudanças sugeridas vão promover uma reestruturação significativa no ambiente regulatório do setor, resultando em um sistema mais integrado e moderno. A centralização e padronização dos processos, bem como a utilização de sistemas eletrônicos de gestão, vão permitir uma comunicação mais eficiente entre os órgãos envolvidos.

**Fonte:** ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone:** (61) 2029-6520 - **FAX:** (61) 2029-6517 - **E-mail:** [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)

**Data:** 11/11/2024



### ANTAQ PROMOVE CURSO DE FISCALIZAÇÃO PARA SERVIDORES EM SÃO LUÍS (MA)

A capacitação contou com uma etapa teórica e uma prática com visitas técnicas a três instalações portuárias

Brasília, 08/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) promoveu nas últimas duas semanas o Curso de Fiscalização 2024. A primeira etapa da capacitação foi teórica e a segunda prática, a última fase contou com a presença de 31 fiscais da Agência.

A etapa teórica aconteceu entre os dias 29 de outubro e 1º de novembro e as visitas técnicas, em São Luís (MA), nos dias 5 e 6 de novembro. Neste ano, os servidores foram para o Complexo Portuário de São Luís, formado pelo Porto do Itaqui, o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira e o Terminal Portuário da Alumar.

A promoção de cursos de capacitação, para os fiscais da Agência, em diversas unidades regionais é uma excelente oportunidade de expansão de conhecimentos sobre novas instalações portuárias e contribuem para o conhecimento técnico dos fiscais, garantindo ações fiscalizatórias mais eficientes.

O chefe da Unidade Regional de São Luís, Marcelo Carvalho, destacou que “o curso de fiscalização cumpriu, mais uma vez, seu propósito. Ou seja, proporcionar para os servidores das regionais experiências teóricas e práticas de troca de conhecimento, criando um ambiente de discussão e de visitas técnicas a importantes instalações no cenário portuário nacional”.

#### Visitas técnicas

Os servidores da Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC) acompanharam, no início da semana, o funcionamento dos terminais portuários locais, as operações de embarque e desembarque de carga nas instalações portuárias, entre outras atividades.

O Complexo Portuário de São Luís é de extrema importância para o país. Em 2023, foram movimentados cerca de 216 milhões de toneladas de cargas na área. O Porto de Itaqui, que é a maior instalação estatal da Região Nordeste, no ano passado, movimentou 36,4 milhões de toneladas de cargas.

Por sua vez, o Terminal Portuário da Alumar, que é destinado à produção de alumina (óxido de alumínio) e alumínio, movimentou 15 milhões de toneladas no ano passado.

Além disso, também integra o complexo portuário o Terminal Marítimo da Ponta da Madeira, a instalação que mais movimenta carga no país, com 166,3 milhões de toneladas no ano passado. Isso corresponde a 12,8% de tudo que foi movimentado no Brasil em 2023. O terminal é destinado a movimentação e armazenagem de minério de ferro e pelotas.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)**

**Data: 11/11/2024**



**Número de assentos disponíveis será maior nesta temporada, com 29,8 milhões, 12% (3,2 milhões) superior a 2023 - Foto: Vosmar Rosa/MPor**

Neste verão, os turistas contarão com quase 18 mil novos voos disponíveis para diversos destinos do país, um aumento de 10,7% em comparação ao mesmo período do ano passado. Ao todo, serão 184 mil voos para a temporada. A ação faz parte da renovação do programa Conheça o Brasil Voando, estratégia federal para ampliar e diversificar a malha aérea brasileira. O anúncio foi feito nesta segunda-feira (11) pelo ministro do

Turismo, Celso Sabino, e representantes das principais companhias aéreas do país.

No período, o número de assentos disponíveis também será maior, com 29,8 milhões, 12% (3,2 milhões) superior a 2023.

“Hoje, nós estamos aqui dando continuidade ao trabalho que se iniciou no ano passado, quando lançamos o programa Conheça Brasil Voando, que foi um sucesso desde a sua idealização, e quando nós mostramos ao brasileiro que ele é o nosso principal cliente”, afirmou o ministro de Turismo, Celso Sabino.

Participando do evento, o secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, comemorou o aumento no número de voos como um indicativo do crescimento do Brasil e do interesse do brasileiro em viajar. “Mais uma vez, estamos reforçando a importância do turismo doméstico, de o brasileiro conhecer mais o seu próprio país e de fazer com que esse seja um vetor para o crescimento econômico e social do Brasil.”

De acordo com Franca, o Brasil está batendo recorde de investimentos na infraestrutura aeroportuária, investimentos públicos e privados, tanto na requalificação, quanto na construção de novos aeroportos. “Investimentos por meio de recursos do FNAC [Fundo Nacional de Aviação Civil], por meio da Infraero e também privados, com as concessionárias”, destacou.

O secretário encerrou sua participação falando sobre o momento histórico para a aviação do Brasil. “Estamos em um momento importante, com crescimento na ocupação das nossas aeronaves, já há três anos consecutivos. Nós tínhamos, em 2022, 81% das nossas aeronaves ocupadas, em 2023 chegamos a 83%, e vamos finalizar o ano de 2024 com 84% de ocupação”, afirmou.

### **Voos extras**

A empresa Azul Linhas Aéreas informou que vai disponibilizar 3.994 voos extras entre os meses de dezembro e fevereiro, um aumento de 12% em relação a 2023, com novas rotas e conexões para destinos nacionais e internacionais e quase 40% a mais de assentos. As regiões Nordeste e Sudeste, que abrigam os principais “hubs” da empresa - os aeroportos de Viracopos, em Campinas (SP), o BH Airport, na cidade de Belo Horizonte (MG), e o terminal de Recife (PE) - receberão a maior parte dos pousos e decolagens no período.

Já a Latam vai oferecer 2,3 mil voos extras domésticos e internacionais durante a temporada de verão, de 1º de dezembro a 31 de janeiro. Rio de Janeiro (RJ), Fortaleza (CE), Salvador (BA), Porto Alegre (RS) - cujo Aeroporto Salgado Filho reabriu recentemente - e Curitiba (PR) receberão o maior número de passageiros da empresa no período. Os incrementos da Latam têm como foco 51,5 mil partidas de São Paulo (Guarulhos e Congonhas); Rio (Santos Dumont e Galeão), Brasília (DF) e Salvador (BA).

### **Internacional**

A Azul vai operar rotas de ida e volta entre Montevideu (Uruguai) e Florianópolis (SC), até março de 2025. Haverá, ainda, voos de Assunção, no Paraguai, para Campinas (SP), Curitiba (PR), Florianópolis (SC) e Recife (PE), além de ligações entre Miami, nos Estados Unidos, e Belo Horizonte (MG). Já a Latam terá viagens entre o Brasil e países como Argentina, Chile e Portugal.

Ceará e Pernambuco serão as principais portas de entrada de estrangeiros no Nordeste. No primeiro estado, a oferta das associadas à ABEAR vai crescer 57,7%, com destaque para ligações entre a capital cearense e Buenos Aires (Argentina), Santiago (Chile), Orlando e Miami (EUA). Já no segundo, a disponibilidade aumentará 42,7%, com voos conectando Buenos Aires, Santiago, Assunção, Orlando e Miami à capital pernambucana.

Em Brasília, por sua vez, a quantidade de assentos ofertada será 36,8% maior, com voos entre a capital federal e Santiago, Orlando, Miami, Lima, Cancún (México) e Bogotá (Colômbia).

### Conheça o Brasil Voando

Idealizada pelo Ministério do Turismo, em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos e a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abeare), a iniciativa “Conheça o Brasil Voando” tem o objetivo de reunir esforços do governo federal e da iniciativa privada para desenvolver ações voltadas ao estímulo às viagens no Brasil, à democratização do acesso, à aviação civil e à redução do custo operacional das empresas aéreas.

A nova etapa do programa inclui a ampliação da oferta de “stopover”, modalidade que permite visitar uma cidade intermediária antes de chegar ao destino, utilizando a mesma passagem.

Segundo a Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA, na sigla em inglês), neste ano, por exemplo, o Brasil subiu uma posição no ranking mundial de voos domésticos e se tornou o 4º maior mercado do planeta (1,2% do total). O mercado nacional cresceu 6,6%, acima da média global, de 5,6%.

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

**Data: 11/11/2024**

## NAVEGUE SIMPLES: MPOR APRESENTA GRUPOS DE TRABALHO PARA AVANÇAR NAS OUTORGAS PORTUÁRIAS

A iniciativa visa acelerar melhorias no setor portuário por meio da colaboração entre os setores público e privado, com ciclos anuais para aperfeiçoar contratos e implementar inovações



**MPor apresenta Grupos de Trabalho para avançar nas outorgas portuárias - Foto: Vosmar Rosa/MPor**

Nesta segunda-feira (11), a Secretária Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos apresentou os seis Grupos de Trabalho (GTs) do Navegue Simples, criados com o objetivo de dar continuidade à parceria com as entidades privadas com foco dedicado às outorgas portuárias. O evento ocorreu no Auditório Lourenço Chehab, no Ministério de Portos e Aeroportos, em Brasília.

A secretária-executiva do Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori, defende que a iniciativa trará resultados mais rápidos e eficientes.

“Teremos Grupos de Trabalho específicos que irão nos auxiliar a analisar cada contrato, identificar oportunidades de melhoria e, eventualmente, revisar alguns processos. A proposta é revisar os contratos e pensar em soluções para o futuro, trazendo inovação para o setor portuário. Vamos discutir como fomentar investimentos, promover pesquisas e incentivar o desenvolvimento e a inovação no setor.

Segundo Tetsu Koike, diretor de Programa de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do MPor, espera-se desenvolver e manter um modelo de outorga que proporcione um setor portuário adaptado e resiliente para superar os desafios dos próximos anos.

“Enfrentamos uma série de obstáculos, como a limitação de capacidade nos portos, questões relacionadas ao crime organizado, desafios ambientais, entre outros. E para superá-los, a melhor abordagem é adotar uma metodologia de construção, cooperação e colaboração. Dessa forma, as soluções apresentadas serão o resultado de um esforço conjunto, em que tanto o setor público quanto o privado podem trabalhar lado a lado para resolver cada problema”, enfatizou Tetsu.

O diretor esclareceu que cada grupo terá um caráter temporário, funcionando em ciclos de 12 meses. Ao final de cada ciclo, sempre nos meses de agosto, os GTs apresentarão os resultados finais. O primeiro ciclo teve início em julho deste ano, quando o Navegue Simples foi lançado. A segunda etapa ocorrerá de julho de 2025 a junho de 2026. O terceiro ciclo será de julho de 2026 a junho de 2027, seguido pelo último ciclo de julho de 2027 a junho de 2028.

“Optamos por estabelecer no meio do ano, e não em janeiro, para evitar a fragilidade comum de políticas públicas que coincidem com o período eleitoral e as mudanças de governo. Nesses momentos, há o risco de descontinuidade das ações em andamento. Quando a transição de governo ocorre, pode levar dois ou três meses até que a nova gestão se organize e reative os processos, colocando em risco a continuidade do que foi feito até então. Assim, essa estratégia visa garantir que o programa siga sem interrupções, independentemente das mudanças políticas, já que ele é de interesse para todo o país”.

O Navegue Simples é a principal iniciativa do Ministério de Portos e Aeroportos para desburocratizar, simplificar e aperfeiçoar as outorgas portuárias em todas as modalidades. Ele representa uma nova etapa dos processos de outorgas portuárias.

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

**Data: 11/11/2024**

## GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

### RENAN FILHO DESEMBARCA NO AZERBAIJÃO, AO LADO DO VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, GERALDO ALCKMIN, CHEFE DA DELEGAÇÃO BRASILEIRA NA COP29

Primeiro dia da conferência do clima da ONU teve o subsecretário de Sustentabilidade do MT, Cloves Benevides, como participante de debate sobre as mudanças climáticas e os impactos na infraestrutura de transporte



**Subsecretário de Sustentabilidade do MT, Cloves Benevides, participa de debate sobre as mudanças climáticas na COP29 - Foto: Divulgação/MT**

Considerada a mais alta instância para a tomada de decisões no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, a COP29 tem início nesta segunda-feira (11), em Baku, no Azerbaijão e segue até o dia 22 de novembro.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, integra a comitiva presidencial do Brasil. A participação da delegação brasileira é uma das mais aguardadas, tanto pela posição do país, que defende critérios mais claros sobre o que se constitui como financiamento climático, quanto pela expectativa em relação à COP30, que acontece no próximo ano em Belém, no Pará.

De acordo com Renan Filho, a discussão sobre a redução das emissões de gases de efeito estufa e combate às mudanças climáticas passa pelo setor transportes. “A presença do Ministério dos Transportes na Conferência reafirma nossa liderança na promoção de um transporte resiliente e sustentável, alinhado às metas globais de combate às mudanças do clima e a todos os





compromissos do nosso governo, distribuídos entre os vários programas, ações e projetos da pasta”, afirmou.

O subsecretário de Sustentabilidade do MT, Cloves Benevides, que também representa a pasta no evento, foi um dos participantes do painel “Nova infraestrutura verde e adaptação: enfrentamento de grandes riscos no setor de transportes”.

“Participamos do painel que discutiu as mudanças climáticas e os impactos na infraestrutura de transporte, debate absolutamente necessário. Várias serão as ações a partir de agora, com a delegação do ministério, recebendo o ministro Renan Filho, discutindo, de Baku a Belém, todas as questões climáticas que impactam o Brasil”, afirmou Cloves Benevides.

### **Agenda Verde**

A atual gestão do Ministério dos Transportes retomou a agenda da sustentabilidade, com escuta ativa às populações impactadas pelos empreendimentos do setor – especialmente povos indígenas e quilombolas. Trata-se de medida fundamental para que o país modernize sua infraestrutura com respeito à diversidade socioambiental.

Além disso, a pasta incluiu em todos os contratos coordenados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) cláusulas voltadas à sustentabilidade, com possibilidade de financiamento. Também adotou percentual mínimo voltado à infraestrutura resiliente dentro dos novos leilões de concessão; ampliou o uso do pedágio eletrônico, o free flow, nas rodovias do país e deu início a testes para a circulação de caminhões elétricos, menos poluentes.

Dentre os painéis que contarão com presença de representantes do Ministério dos Transportes, destacam-se os de Transição Energética e os Desafios Tecnológicos e Regulatórios e o sobre Nova Infraestrutura Verde e Adaptações: Enfrentamento e Grandes Riscos do Setor de Transportes. A agenda inclui ainda reuniões bilaterais e eventos estratégicos sobre a redução da emissão de gases de efeito estufa e o financiamento climático com iniciativas para fortalecer uma transição justa para garantir apoio às comunidades vulneráveis.

### **Nova meta climática**

A nova meta climática do Brasil no Acordo de Paris será entregue à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima pelo vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, chefe da delegação brasileira na COP29.

A segunda Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) brasileira estabelece o compromisso do país em reduzir suas emissões líquidas de gases de efeito estufa de 59% a 67% em 2035, na comparação aos níveis de 2005. Isso equivale, em termos absolutos, a uma redução de emissões para alcançar entre 850 milhões e 1,05 bilhão de toneladas de gás carbônico equivalente em 2035.

A nova NDC abrange todos os setores da economia e está alinhada ao objetivo do Acordo de Paris de limitar o aquecimento médio do planeta a 1,5°C em relação ao período pré-industrial, conforme Balanço Global acordado na COP28, em Dubai, em 2023. Esse compromisso permitirá ao Brasil avançar rumo à neutralidade climática até 2050, objetivo de longo prazo do compromisso climático.

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

*Data: 11/11/2024*



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – A DRAGAGEM DE ITAJAÍ: UM SINAL DE ALÍVIO E UM CHAMADO À RESPONSABILIDADE**

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



A retomada das obras de dragagem no canal de acesso aos portos de Itajaí e Navegantes, após um impasse que colocou em risco a eficiência das operações portuárias, representa um alívio para o setor e para a economia da região. A solução encontrada, com a participação ativa da Portonave e a mediação dos órgãos reguladores, demonstra a importância da cooperação entre os diferentes atores envolvidos na cadeia logística.

A dragagem de manutenção é essencial para garantir a profundidade adequada do canal, permitindo a entrada e saída de navios de maior porte e, conseqüentemente, o aumento da capacidade de carga dos portos. A interrupção desses serviços gerou prejuízos para os exportadores e importadores da região, além de comprometer a competitividade dos portos de Itajaí e Navegantes no cenário nacional e internacional.

É preciso destacar o papel fundamental da Portonave nesse processo. Ao assumir parte do custo da dragagem, a empresa demonstrou sua responsabilidade e seu compromisso com o desenvolvimento do setor portuário. Essa atitude colaborativa deve servir de exemplo para outros agentes do setor, demonstrando que a união de esforços é fundamental para superar os desafios e alcançar resultados positivos.

No entanto, a solução encontrada para a retomada da dragagem não pode ser vista como uma solução definitiva. A dependência de acordos pontuais e de soluções emergenciais não é sustentável a longo prazo. É fundamental que a Autoridade Portuária de Itajaí adote medidas para ajustar suas finanças e garantir a sustentabilidade dos serviços de dragagem.

A dragagem de manutenção é um serviço essencial para a operação dos portos e deve ser considerada como um investimento e não como um custo. Ao garantir a profundidade adequada do canal, a dragagem contribui para a eficiência das operações portuárias, reduzindo os custos logísticos e aumentando a competitividade das empresas brasileiras no mercado internacional.

A retomada das obras de dragagem em Itajaí é um sinal positivo para o setor portuário brasileiro. No entanto, é preciso que os desafios que levaram à paralisação dos serviços sejam enfrentados de forma definitiva. A modernização da gestão dos portos, a busca por novas fontes de financiamento e a implementação de práticas mais eficientes são algumas das medidas que podem contribuir para garantir a sustentabilidade dos serviços portuários no longo prazo.

Em suma, a retomada da dragagem em Itajaí é uma vitória para o setor portuário e para a economia brasileira. No entanto, este é apenas o primeiro passo. É preciso continuar trabalhando para garantir que os portos brasileiros sejam cada vez mais eficientes, competitivos e sustentáveis.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*  
*Data: 11/11/2024*

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - PF INSTAURA INQUÉRITO PARA INVESTIGAR HOMICÍDIO NO AEROPORTO DE GUARULHOS**

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

### **ASSASSINATO EM GUARULHOS 1**

A Polícia Federal instaurou um inquérito policial para investigar o homicídio ocorrido na sexta-feira, dia 8, no desembarque do Terminal 2 do Aeroporto de Guarulhos (SP). “A investigação será realizada de forma integrada com a Polícia Civil de São Paulo e decorre da função de polícia aeroportuária da instituição”, disse a PF. A vítima, Antônio Vinicius Lopes Gritzbach, tinha um acordo de colaboração premiada com o Ministério Público do Estado de São Paulo e delatou facções do crime organizado.

### **ASSASSINATO EM GUARULHOS 2**

Imagens filmadas por pessoas que estavam no aeroporto mostram que o homem foi baleado por duas pessoas que saíram de um automóvel preto e dispararam diversas vezes, atingindo ainda mais três pessoas.

### **POUSO DE EMERGÊNCIA 1**

Cinco aviões da força aérea do Reino Unido, incluindo três caças, precisaram fazer pousos de emergência no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro na tarde da última sexta-feira, dia 8. A informação foi confirmada pela concessionária que administra o aeroporto, RIOGaleão, e pela Força Aérea Brasileira (FAB). Segundo o Departamento de Controle do Espaço Aéreo da FAB, o Centro de Controle do Espaço Aéreo de Curitiba (ACC-CW) recebeu o pedido para a realização do pouso de emergência na capital fluminense.

### **POUSO DE EMERGÊNCIA 2**

A nota divulgada pela Aeronáutica informa que “uma aeronave da Royal Air Force (Força Aérea Real Britânica), um Airbus KC3 Voyager RRR9301 A330-200, estava com um caça Eurofighter Typhoon em emergência e solicitou alteração de rota para pousar no Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro”. Cinco aeronaves britânicas pousaram no Galeão: um A-400 Atlas, um A-330 Tanker e três aviões caça Eurofighter Typhoon. “Os pousos foram realizados com segurança e, logo em seguida, as aeronaves seguiram normalmente o plano de voo”, informou a FAB.

### **LUCRO**

A Petrobras divulgou seu balanço do terceiro trimestre de 2024, com lucro de R\$ 32,6 bilhões. Em comparação com o mesmo período do ano anterior, houve aumento de 22,3%. Também foi anunciada a distribuição de R\$ 17,1 bilhões em dividendos aos acionistas da companhia. Outros indicadores financeiros em destaque no trimestre foram o Ebitda recorrente de R\$ 64,4 bilhões, que mede a geração de caixa de uma empresa, fluxo de caixa livre (FCL) de R\$ 38 bilhões e geração operacional de caixa (FCO) de R\$ 62,7 bilhões. Segundo a estatal, este último indicador foi um dos seis melhores registrados em um trimestre na história.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/11/2024**

### **REGIÃO SUL - PARCERIA VIABILIZA RETOMADA DA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO EM ITAJAÍ**

Acordo entre Portonave, SPI e autoridades portuárias assegura profundidade de 14 metros para melhorar operações no complexo de Itajaí e Navegantes

Por **CÁSSIO LYRA** [cassio.lyra@redenenews.com.br](mailto:cassio.lyra@redenenews.com.br)



**A draga de sucção vai operar por 24 horas ininterruptas com os serviços de dragagem, garantindo principalmente a segurança das entradas e saídas de navios maiores (Foto: Divulgação/Van Oord)**

A dragagem de manutenção no canal do Itajaí-Açu, que dá acesso aos complexos portuários de Itajaí e Navegantes, foi retomada na última sexta-feira, 8 de novembro, após três meses de serviços paralisados.

Um novo acordo referente ao pagamento para a dragagem foi firmado em Brasília entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) e a Portonave, companhia que administra o terminal de contêineres de Navegantes, e a empresa Van Oord.



A proposta, realizada pela Portonave, prevê que a companhia realize o pagamento de parcelas pelo custo da dragagem de manutenção. O terminal privado se comprometeu a fazer os pagamentos referentes aos meses de novembro, dezembro, e de janeiro e fevereiro de 2025.

Em troca, haverá o abatimento de taxas por atracação de navios que são pagas à Autoridade Portuária de Itajaí, através da Tabela 1 (utilização da infraestrutura de proteção e acesso aquaviário). O acordo vai acontecer ao longo de 12 meses, já a partir de março do ano que vem, garantindo a dragagem até o início de 2026.

Os valores que vão passar a ser pagos pela Portonave foram acordados em confidencialidade e não foram divulgados.

Os serviços de dragagem de manutenção foram interrompidos no mês de agosto. A empresa suspendeu os trabalhos em razão de um débito no valor de R\$ 35 milhões da Autoridade Portuária. Desde a paralisação, as autoridades competentes buscavam uma solução rápida e eficaz que pudesse continuar com os serviços sem prejudicar as operações portuárias.

A partir do acordo, a empresa Van Oord vai utilizar equipamentos atuais e que estão disponíveis nas proximidades do canal Itajaí-Açu. Na sequência, a empresa holandesa vai dispor de uma draga de sucção do tipo Hopper, que permite a retirada de sedimentos e trabalha para manter a profundidade de 14 metros para a melhor navegabilidade pelo rio Itajaí-Açu.

A retomada da dragagem é aguardada pela controladora da Portonave, a Terminal Investment Limited, TiL, que tem se empenhado em contribuir e ampliar a infraestrutura portuária no Brasil.

“A questão da dragagem e o aprofundamento do canal de acesso aos portos de Itajaí e Navegantes são primordiais e de responsabilidade da autoridade portuária, que não vinha fazendo sua parte. Esperamos que agora a situação se normalize e possa dar tranquilidade para todos os players envolvidos com os portos”, comentou Patricio Júnior, diretor de Investimentos da TiL e presidente do Conselho de Administração da Portonave.

De acordo com a Superintendência do Porto de Itajaí, os serviços serão realizados pela draga Njord, que injeta potentes jatos de água no fundo do rio, fazendo com que sedimentos sejam eliminados junto com a correnteza. As etapas de dragagem de manutenção permanentemente serão realizadas ao longo do canal de acesso – áreas a montante e jusante – do Rio Itajaí Açu e também nas áreas das Bacias de Evolução I (em frente aos portos de Itajaí e Navegantes) e II (Baía Afonso Wippel – Saco da Fazenda).

### **Draga**

Para esta semana, é esperada a chegada de equipamentos de grande porte, podendo ser a draga Utrecht ou a HAM 316, fabricadas na Holanda, com capacidade de cisternas (armazenamentos) de cargas de até 18 mil metros cúbicos de sedimentos.

De acordo com a SPI, ao chegar ao complexo, a draga de sucção vai operar por 24 horas ininterruptas com os serviços de dragagem, garantindo principalmente a segurança das entradas e saídas de navios maiores, recuperando a profundidade do canal para até 14 metros.

“Importante agradecer expressamente o apoio da Secretaria Nacional de Portos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq, e principalmente agradecer o Terminal Portuário de Navegantes, a Portonave, já que esta, concordou em realizar um adiantamento tarifário, permitindo e auxiliando assim a finalização das discussões. Ainda em relação a Portonave, digo ainda que isso reforça a parceria que ela vem tendo com o porto de Itajaí ao longo dos últimos anos”, disse Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.



### REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL INICIA DRAGAGEM PARA RESTABELECER PROFUNDIDADE DE 14 METROS

Investimento próprio de R\$ 37 milhões visa melhorar a segurança e a agilidade na navegação no Complexo Portuário da Babitonga

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



*A Galileu Galilei, da Jan de Nul do Brasil, tem 166 metros de comprimento e capacidade de carregamento de 18 mil metros cúbicos, equivalente a 1.800 caminhões trucados*

A Autoridade Portuária de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, informou que deu início no último dia 4 a dragagem para restabelecer a profundidade mínima de 14 metros em todo o canal de acesso ao Complexo Portuário da Babitonga, onde estão localizados, além do porto de São Francisco do Sul,

o Porto Itapoá, terminal privado de contêineres.

Os trabalhos são realizados pela draga belga Galileu Galilei, pertencente à empresa Jan de Nul do Brasil. A embarcação tem 166 metros de comprimento e capacidade de carregamento de 18 mil metros cúbicos, equivalente a 1.800 caminhões trucados.

Segundo a Autoridade Portuária, a retirada de sedimentos será realizada ao longo de todo o canal - 17 quilômetros do canal interno e 5 quilômetros do canal externo.

No entorno do Porto de São Francisco do Sul, a dragagem inclui a bacia de evolução, dársena e berços.

O valor da dragagem é de R\$ 37 milhões com recursos próprios da Autoridade Portuária. A obra é que a obra leve de 30 a 40 dias para ser concluída. O volume de sedimentos a serem removidos, estimado em 1,6 milhão de metros cúbicos, serão colocados numa área em alto mar, determinada pelos órgãos ambientais, a 23 quilômetros do Porto de São Francisco do Sul.

Para o presidente do Porto, Cleverton Vieira, a obra demonstra o constante investimento do Terminal na melhoria da infraestrutura, atendendo a uma importante reivindicação da comunidade portuária.

“A dragagem proporciona maior segurança na navegação, agilizando a entrada e saída das embarcações na Baía da Babitonga”, disse.

Ainda segundo o presidente, a obra de dragagem se junta a uma série de investimentos que a administração da Autoridade Portuária vem realizando com recursos próprios.

“Somente em 2024, já recuperamos o sistema de Tecnologia da Informação, com investimento de R\$ 25 milhões, concluímos a revitalização do acesso ferroviário ao Terminal Graneleiro e compramos veículos novos para dar melhores condições de trabalho a nossos servidores, além de termos adquirido novas defensas e melhorado o sistema de sinalização náutica do canal de acesso. Tudo isso é possível, pois estamos controlando despesas de custeio para que tenhamos condições de investir cada vez mais na manutenção das infraestruturas terrestre e aquaviária”, completou.

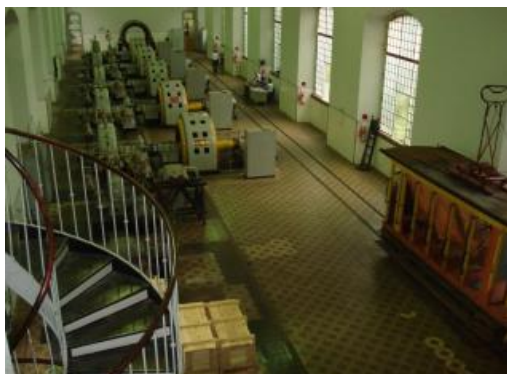
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/11/2024

### REGIÃO SUDESTE - USINA DE ITATINGA CONQUISTA LICENÇA AMBIENTAL E PLANEJA EXPANSÃO SUSTENTÁVEL

Autorização concedida à APS pela Cetesb viabiliza planos de modernização e produção de hidrogênio verde

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



**Localizada no município de Bertioga, a Usina Hidrelétrica de Itatinga é acessada pelo Rio Itapanhaú e depois por uma anga linha férrea com trecho de sete quilômetros**

Depois de 114 anos de sua inauguração, a Usina Hidrelétrica de Itatinga, que abastece o Porto de Santos (SP), conquistou a sua Licença Ambiental de Operação de Regularização, agora concedida à Autoridade Portuária de Santos (APS). A licença foi emitida pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e tem prazo de validade de dez anos.

No documento, a companhia ambiental enumerou uma série de exigências a serem cumpridas pela usina, tanto nos aspectos de operação, segurança, emissão de relatórios de acompanhamento e demais providências, como conservação da fauna silvestre e controle de focos erosivos e de instabilidade de encosta e monitoramento hidrológico.

Segundo informou a diretora de Avaliação de Impacto Ambiental da Cetesb, Mayla Matsuzaki Fukushima, a renovação da licença deverá ser requerida com antecedência mínima de 120 dias da data do vencimento.

A usina está localizada no município de Bertioga, nos contrafortes da Serra do Mar. O complexo é acessado pelo Rio Itapanhaú e depois por uma antiga linha férrea com trecho de sete quilômetros.

Itatinga conta com cinco unidades geradoras de 3 MW (potência instalada de 15 MW), linha de transmissão com tensão de 44 KV, formada por duas linhas apoiadas em 161 torres, com extensão aproximada de 30 quilômetros entre Bertioga e o Porto de Santos. É responsável pelo abastecimento da sede da APS e alguns terminais portuários localizados na margem direita.

Conforme já anunciado pela companhia que administra o Porto de Santos, a diretoria tem o planejamento de realizar uma parceria público-privada (PPP) visando a modernização da usina, aumento de capacidade de geração de energia elétrica, produção de hidrogênio verde e outras energias renováveis, além de promover e fomentar o turismo da Vila de Itatinga, local em que está instalada a usina.

“A licença garante segurança jurídica para os interessados na PPP que busca ainda mais valorização da histórica da usina e do seu entorno, resultado da visão dos seus fundadores que fizeram o Porto de Santos ser o único no mundo com a sua própria usina hidrelétrica, e que agora se coloca mais uma vez pioneira, por poder gerar também hidrogênio verde para abastecer navios e outras embarcações que utilizem o maior equipamento de logística do hemisfério sul”, comentou o presidente da APS, Anderson Pomini.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/11/2024**

## REGIÃO NORDESTE - PECÉM TEM MELHOR OUTUBRO DE SUA HISTÓRIA EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Porto cearense registrou marca 16,4% maior do que seu último recorde, em dezembro do ano passado

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

Com movimentação recorde de 66.253 TEUs em outubro, o Porto do Pecém (CE) atingiu seu maior volume mensal de contêineres, superando em 16,4% a marca anterior de 56.906 TEUs, registrada em dezembro do ano passado. O marco reflete o crescimento da capacidade operacional do porto e

o aumento na atração de novas cargas e embarcações de grande porte, consolidando o Pecém como um dos principais hubs de transbordo do país.



**Até setembro deste ano, o Porto do Pecém contabilizou 14.081.887 toneladas movimentadas, o que representa um crescimento de 11,7% em relação ao ano anterior**

Em outubro, o porto já havia conquistado outro recorde ao operar o navio MSC Mariagrazia, de 366 metros, que movimentou 4.016 contêineres em pouco mais de 48 horas de atracação. O presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo, atribui o desempenho à eficiência da equipe do Complexo e ao trabalho da APM

Terminals, empresa responsável pela operação portuária de contêineres.

“Temos um bom crescimento na movimentação de contêineres e estamos quebrando nossos próprios recordes. Isso é reflexo do nosso time comercial e da capacidade operacional que temos para realizar uma movimentação ágil e eficiente”, afirmou.

As operações com navios de 366 metros reafirmam o Pecém como um hub de transbordo, recebendo cargas que permanecem no terminal até seguirem para seus destinos finais.

Até setembro deste ano, o Porto do Pecém contabilizou 14,081 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento de 11,7% em relação ao ano anterior. No acumulado do ano, foram 377.196 TEUs movimentados, um aumento de 17% em comparação com o mesmo período de 2023, demonstrando o contínuo avanço do porto no cenário logístico nacional.

No último dia 23, o Governo do Estado assinou o aviso de licitação internacional para a obra de ampliação do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT) do Porto do Pecém. A obra faz parte do programa Pecém Verde e terá investimento de US\$ 135 milhões (R\$ 675 milhões), recurso do Banco Mundial, Climate Investment Fund (CIF) e da Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP SA), que administra o Porto do Pecém. A duração prevista do contrato de construção é de 40 meses.

Em médio prazo, a movimentação do Porto do Pecém deve aumentar em 48%. “No curto prazo, entre 2026 e 2028, a movimentação média de cargas deverá aumentar em quase 10%, tanto pelas cargas para a cadeia de valor da produção de hidrogênio verde, como pela necessidade de importação de eletrolisadores e equipamentos solares e eólicos para produção renovável. No médio prazo, após 2028, esperamos que a carga aumente ainda mais devido à conexão do Porto com a Transnordestina. Essa a movimentação deve crescer 48% em 2028 e atingir um máximo de 140% após 2040”, explicou o presidente.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/11/2024**

## REGIÃO NORDESTE - DOCAS DO CEARÁ PROMOVE PREGÃO PARA O MERCADO LIVRE DE ENERGIA

Com foco na eficiência energética, a iniciava busca economia e integração do Porto de Mucuripe a práticas globais de sustentabilidade

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

A Companhia Docas do Ceará (CDC) faz no próximo dia 21, às 10 horas, um pregão eletrônico para a contratação de fornecimento de energia elétrica através do Ambiente de Contratação Livre (ACL), um sistema que possibilita a negociação direta de preços e condições com fornecedores, permitindo maior competitividade e redução de custos. As empresas interessadas em participar da licitação poderão acessar o edital completo em [gov.br/compras](http://gov.br/compras) e [docasdoceara.com.br/licitacoes](http://docasdoceara.com.br/licitacoes).



***O Porto de Mucuripe, um dos principais pontos de entrada e saída de mercadorias do estado do Ceará, busca se tornar um modelo de operação moderna e sustentável***

Segundo a Docas Ceará, este é “mais um passo em direção à modernização e à sustentabilidade de suas operações portuárias”. Em publicação no Diário Oficial da União no dia 29 de outubro, a CDC anunciou a abertura de um processo licitatório.

“Essa iniciativa é um reflexo do crescente movimento de modernização do setor portuário cearense, que busca não apenas se tornar mais competitivo no cenário global, mas também se posicionar como um agente de transformação no campo da sustentabilidade e da eficiência energética”, explicou a autoridade portuária do estado, em nota.

O objetivo da adesão ao mercado livre de energia é promover uma economia nas despesas com eletricidade, um dos itens de maior peso nos custos operacionais do porto. Além disso, a medida está alinhada a um compromisso com a eficiência energética e o desenvolvimento sustentável.

Segundo a CDC, a iniciativa também faz parte do conjunto de ações ESG (sigla em inglês para Ambiental, Social e Governança) que a companhia vem implementando. Segundo a administração portuária, o projeto é considerado prioritário, refletindo a crescente preocupação da empresa com a sustentabilidade e com as melhores práticas de governança.

“A adesão ao mercado livre de energia não apenas reduzirá os custos operacionais, mas também contribuirá para a utilização de fontes mais limpas e eficientes de energia, alinhando o Porto de Mucuripe às tendências globais de sustentabilidade”, explica a nota.

O Porto de Mucuripe, um dos principais pontos de entrada e saída de mercadorias do estado do Ceará, tem investido continuamente em inovação e gestão eficiente, com o objetivo de se tornar um modelo de operação moderna e sustentável. A transição para o mercado livre de energia é mais uma etapa nesse processo, que envolve o aprimoramento de tecnologias e a busca por soluções que favoreçam o meio ambiente, ao mesmo tempo em que garantem a viabilidade econômica das operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/11/2024

## **BRASIL EXPORT - MISSÃO VISITA BARCELONA E ESTUDA MODELOS LOGÍSTICOS E SUSTENTÁVEIS**

Transição energética e Zona de Atividades Logísticas servem de inspiração para o desenvolvimento portuário no Brasil

Por PAULO JOSÉ RIBEIRO [paulo.ribeiro@redebenews.com.br](mailto:paulo.ribeiro@redebenews.com.br)



***Barcelona, na Catalunha, é o porto líder da Espanha na movimentação em valores, espaço multipropósito que opera contêineres, graneis sólidos, líquidos e cargas de veículos (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)***

***SE NÓS, NO BRASIL, QUEREMOS SER COMPETITIVOS, TEMOS QUE APROVEITAR ESSAS VIAGENS PARA FAZER COM QUE ESSAS PRÁTICAS DE SUCESSO NO MUNDO SE TRANSFORMEM EM REALIDADE”***

**SÉRGIO AQUINO**  
presidente da Fenop





A comitiva da missão internacional 2024 do Brasil Export por cidades banhadas pelo Mar Mediterrâneo fez uma visita ao Porto de Barcelona, na Espanha, no último sábado (9). A equipe desembarcou do navio MSC Fantasia na Escola Europeia, na área do complexo portuário, e foi recepcionada por um guia que apresentou toda a infraestrutura e projetos de expansão do porto.

Barcelona, na região da Catalunha, é o porto líder da Espanha na movimentação em valores, espaço multipropósito que opera contêineres, graneis sólidos, líquidos e cargas de veículos.

Dois terminais operam no complexo portuário: a APM Terminals Barcelona e a Hutchison Ports BEST. Juntos, esses terminais têm uma capacidade máxima que equivale a 5,05 milhões de TEU por ano.

A transição energética também foi tema protagonista, destacando o terminal utilizado para reabastecer navios movidos a Gás Natural Liquefeito (GNL) presente no porto.

O academic manager da Escola Europeia, Alexandre Ariza, falou sobre os planos de transição energética no Porto de Barcelona, ressaltando a rigidez adotada por conta da localização do complexo, que fica próximo da cidade, além de falar sobre a expansão de oferta de GNL.

“Nos próximos anos, entre 2035 e 2050, temos objetivos bem concretos. O Porto de Barcelona, por estar muito próximo da população, tem um plano de transição energética mais exigente. Por exemplo, a implantação do onshore supply, conectando as embarcações aos terminais. Atualmente, estamos finalizando a implementação do sistema em um terminal de balsas e, nos próximos anos, faremos o mesmo nos terminais de cruzeiros, que é um dos maiores da Europa. É um tipo de embarcação que contamina muito e está próxima da população, e portanto estamos trabalhando na descarbonização”, afirmou.

Após a apresentação, o grupo fez uma visita ao canal de navegação, onde pôde ver de perto a variedade da infraestrutura do porto. O porto mantém parte da antiga estrutura, de quando foi inaugurado no século XVII.

O complexo opera com um calado que varia entre 8 e 16 metros, o que traz desafios para a atuação no terminal de contêineres da APM Terminals, localizado em um espaço de 8 metros de profundidade, na região mais antiga do porto. A administração já prepara uma dragagem para 16 metros no trecho que atende o terminal, para separar espaços para embarcações de pequeno, médio e grande porte.

### ZAL

Com o fim da apresentação sobre o porto, a comitiva foi até a Zona de Atividades Logísticas (ZAL) de Barcelona. Fundado em 1994, o empreendimento é uma plataforma logística intermodal, pensado para atrair mais cargas ao Porto de Barcelona.

A instalação serviu de inspiração para os membros da comitiva. O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, destacou a instalação como um modelo a ser seguido no Brasil. Segundo ele, o texto do novo marco regulatório do setor portuário no país pode ajudar a promover a chegada de zonas com esse caráter, já que as autoridades portuárias seriam capazes de atuar no desenvolvimento de áreas fora da poligonal.

“A legislação hoje no Brasil inviabiliza, mas na proposta apresentada pela comissão de juristas há um artigo permitindo isso, porque lá diz que o porto poderá fazer investimentos fora da área de administração do porto, desde que autorizado pelo poder concedente. Essa é uma prática já adotada há um bom tempo nos portos europeus e dos Estados Unidos também. É uma visão estratégica de pensar fora do porto, pensar em fomentar o negócio portuário”, ressaltou.

A ZAL é uma iniciativa ligada à Autoridade Portuária de Barcelona, que mantém a maior parte das ações. O formato permite que a ZAL traga novas empresas para atuarem no espaço sem necessidade de licitação, em uma negociação direta.

“Se nós, no Brasil, queremos ser competitivos, temos que aproveitar essas viagens para fazer com que essas práticas de sucesso no mundo se transformem em realidade. Não adianta a gente apenas ver. Nós temos que conseguir que o Brasil aplique as melhores práticas mundiais”, pontuou Aquino.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 11/11/2024**

## BRASIL EXPORT - MARSELHA MOSTRA POTENCIAL VERDE E INTERMODAL À MISSÃO BRASIL EXPORT

Projeto do terminal da CMA CGM visa reduzir emissões de carbono e ampliar transporte ferroviário para grandes mercados

Por **NURIA BIANCO** [nuria.bianco@redebenews.com.br](mailto:nuria.bianco@redebenews.com.br)



**Comitiva no terminal da CMA CGM em Marselha: a companhia está desenvolvendo um acesso ferroviário para integrar as principais cidades da França, Alemanha e Bélgica (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)**

As operações do grupo CMA CGM em Marselha, na França, foram observadas no domingo (10) pela comitiva que integra a missão internacional do Brasil Export pelos portos do Mediterrâneo na Europa e na África. A cidade é sede da companhia que, em

outubro, anunciou a compra do controle acionário da Santos Brasil.

O grupo foi recebido pela diretora-geral dos terminais da CMA CGM no porto francês, Stephanie Le Nir e o diretor de projetos da autoridade portuária de Marselha, Stephan Pillen.

“Temos dois terminais de contêiner em Marselha. Estamos desenvolvendo um acesso ferroviário para integrar as principais cidades da França, Alemanha e Bélgica. Essa carga chegará e partirá de uma linha de navegação regular com a Ásia e a conexão com o continente europeu será via trem”, explicou Le Nir.

Outra preocupação é cumprir as metas de descarbonização globais e reduzir as emissões de carbono em 40% nos próximos anos. Além disso, a companhia espera crescer o atendimento ao Egito, à Argélia e à Tunísia.

“Nossos investimentos são para aumentar o transporte via ferrovia, com acesso direto no cais. Além da linha férrea, para o transbordo, temos novos portêineres e equipamentos de solo, totalmente eletrificados, para atender a demanda crescente”, completa.

Em 2023, foram movimentados 1,5 milhão de TEU nos terminais de contêineres da cidade, todos operados pela companhia.

Para o diretor comercial da Santos Brasil, Ricardo Buteri, que integra a missão, a visita foi uma oportunidade de trocar experiências.

“Foi um momento interessante para conhecer o terminal da CMA CGM e falar do trabalho que realizamos no Brasil. O Tecon Santos deve fechar com 2,3 milhões de TEU este ano e nós não passamos por nenhum terminal durante esta viagem que fizesse este volume e isso nos dá muito orgulho”, conta.



Juntos, os terminais de contêineres santistas, que também incluem BTP, DP World Santos e Ecoporto, movimentaram 4,8 milhões de TEU em 2023. O número é três vezes maior que o alcançado pelo porto de Marselha e colocou Santos na 43ª posição entre os 100 maiores portos do mundo.

Ao todo, o complexo portuário de Marselha-Fos movimentou 71.9 milhões de toneladas de cargas em 2023.

O principal produto é o granel líquido. O porto é responsável pela maior parte do abastecimento de combustíveis e compostos químicos da França, com 45 milhões de toneladas movimentadas no ano passado.

De granéis sólidos foram 8,7 milhões de toneladas, com predominância da operação de aço pela Arcelor Mittal na região de Fos.

No turismo, Marselha recebeu 4 milhões de passageiros de cruzeiros e 9.200 escalas no ano passado.

## Portos em contexto

### Complexo portuário de Marselha-Fos (França)

- principal porto da França.
- 71.9 milhões de toneladas movimentadas no ano passado, 7% a menos do que em 2022.
- 4 milhões de passageiros de cruzeiros (2023) e 9.200 escalas de navios (2023).
- 1,3 milhão de TEU (unidade de referência para contêineres) movimentados no ano passado, com uma queda de 13%.
- 45 milhões de toneladas de granéis líquidos, quantidade próxima da registrada em 2022. Esse é o principal tipo de carga desse porto, que é responsável pela maior parte do abastecimento de combustíveis e compostos químicos da França.
- 8,7 milhões de toneladas de granéis sólidos, o que aponta uma redução de 24% em relação ao total de 2022. Essa diminuição se deve, principalmente, a um decréscimo
- de 22% na produção de aço da unidade da Arcelor Mittal na região de Fos.

### Barcelona (Espanha)

- | 64,02 milhões de toneladas no ano passado, 9,8% a menos do que em 2022.
- | 3,28 milhões de TEU, 7% a menos do que em 2022.
- | 12,9 milhões de toneladas de granéis líquidos, queda de 17,1%.
- | 4,79 milhões de toneladas de granéis sólidos, redução de 5,6%.

### Porto de Santos (Brasil) em 2023

- | 173,3 milhões de toneladas, alta de 6,3% em relação a 2022 devido, principalmente, ao granel agrícola.
- | 4,8 milhões de TEU (43o maior porto do mundo nessa operação), com uma queda de 4,1%. O resultad é mais do que três vezes o movimento de Marselha e mais de um terço a mais do que o de Barcelona.
- | 94,55 milhões de toneladas de granéis sólidos, mais do que o dobro do movimento do complexo francês e quase 20 vezes o do espanhol.
- | 19,3 milhões de toneladas de granéis líquidos, menos da metade do movimento de Marselha-Fos.

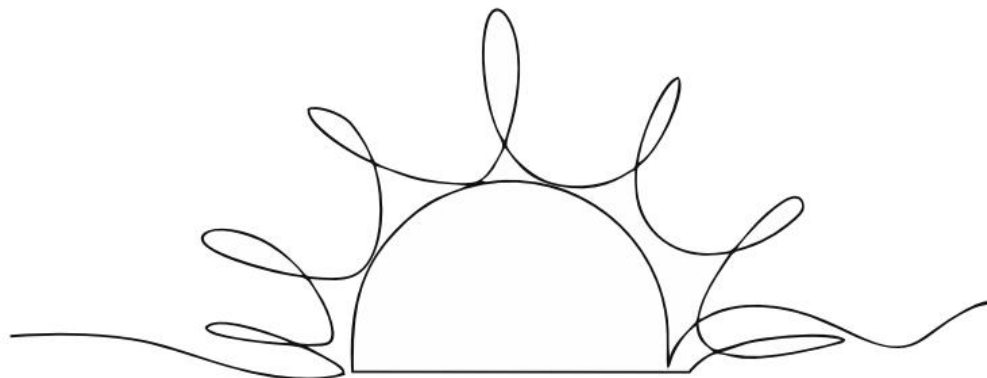
### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SOB O SOL DA PROVENÇA



**LUIZ DIAS GUIMARÃES**

jornalista

[opinião@redebenews.com.br](mailto:opinião@redebenews.com.br)



O sol majestoso se despede no palco do horizonte, como se despencasse na borda do Mediterrâneo o artista em reverência. Sua luz se esvai acentuando a Lua quarto minguante que surge na noite escura de Marselha.

No céu, as últimas gaivotas sobrevoam o navio como a se despedirem de mim. Em todos os portos que nesta semana estive, elas neles voavam em sinfonia. As maiores, mais alto, os filhotes exercitando o voo quase a lamber a face do mar.

Não havia só gaivotas, havia moles também, protegendo os barcos que adentravam e partiam na calmaria do tempo. Havia também, para mim, a curiosidade pelas novas silhuetas, castelos e igrejas nos outeiros, e fortificações nos rochedos. A costa de Marselha exhibe 2.600 anos em seus muitos museus.

É uma miscelânea de tempos e história. Desde que os gregos da Ásia Menor ocuparam as encostas, fundando o maior porto do Mediterrâneo e a mais antiga cidade da França. A alegria dos turistas e pescadores de hoje não reflete a inclemência a que Marselha fora predestinada. Dos cavaleiros templários perseguidos pelo Rei Felipe aos nazistas que ergueram uma fortificação no hoje Vieux Port, para confinar desafortunados e judeus, muitos encaminhados depois a Auschwitz.

Tantos museus cumprem a tentativa de reavivar a memória de terras cujo tempo foi impiedoso. Nem todos, porém, se dão conta dessa história. No convés do cruzeiro, observo a alegria de um garoto gordinho saltitando na piscina rasa para felicidade dos pais. A garota e sua mãe fazendo selfie com a clássica expressão de felicidade instagramável. E eu, dando adeus a mais um porto sem saber se lá um dia voltarei. A gente nunca sabe se retornaremos a onde fomos felizes.

Sim, estou feliz. Sorvo este momento como a jovem que lambe o sorvete de massa italiano encostada no beiral. Estou feliz como mais de três mil passageiros. Mas especialmente meu grupo que, ao contrário do menino gordinho, da garota da fotografia e da lambedora de sorvete, conciliou os breves prazeres da descoberta de novas terras ao compromisso de vivenciar experiências que renderão bons frutos ao seu trabalho. Alguns políticos e muitos executivos de corporações para os quais, tanto quanto os pescadores marselheses, têm nos portos e no mar seu sentido de vida profissional.

Despeço-me neste instante do mar que me acolheu por uma semana, desde Gênova até esta velha terra da Provença, onde há pouco saboreei um espaguete com os frutos desse mar imenso que, insisto, me parece o berço do mundo. Na mesa ao lado, um casal de nacionalidade qualquer saboreava um prato de ostras frescas que cumpriam seu derradeiro destino de alimentar, sem que o casal soubesse o quanto aqueles moluscos foram felizes.



Mas certamente as ostras desse mar foram felizes, sim. Pois não havia, nas tantas conchas, qualquer pérola. E como lembra Rubem Alves, ostras felizes não fazem pérolas. Tampouco eu nestas breves anotações. Afinal, estou feliz, inebriado pela despedida do Sol neste acolhedor mar onde o idioma é o menos importante. A mescla de culturas, histórias e gaivotas une três continentes, o que levarei eternamente na memória.

**É UMA MISCELÂNEA DE TEMPOS E HISTÓRIA. DESDE QUE OS GREGOS DA ÁSIA MENOR OCUPARAM AS ENCOSTAS, FUNDANDO O MAIOR PORTO DO MEDITERRÂNEO E A MAIS ANTIGA CIDADE DA FRANÇA. A ALEGRIA DOS TURISTAS E PESCADORES DE HOJE NÃO REFLETE A INCLEMÊNCIA A QUE MARSELHA FORA PREDESTINADA. DOS CAVALEIROS TEMPLÁRIOS PERSEGUIDOS PELO REI FELIPE AOS NAZISTAS QUE ERGUERAM UMA FORTIFICAÇÃO NO HOJE VIEUX PORT, PARA CONFINAR DESAFETOS E JUDEUS, MUITOS ENCAMINHADOS DEPOIS A AUSCHWITZ**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/11/2024

### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MOVIMENTO NAS ÁGUAS NA BTS



#### WALDECK ORNÉLAS

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

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

Dois fatos, coincidentemente anunciados em um mesmo dia, agitaram as águas da Baía de Todos os Santos (BTS) no final de outubro: a mudança do controle acionário da Wilson, Sons – proprietária do Tecon Salvador – e a colocação, para venda, do Estaleiro Enseada do Paraguaçu, com seu TUP e área industrial. Ambos eram movimentos já esperados, mas que agora foram formalmente postos na praça.

Desde que a Maersk adquiriu parte da área do Estaleiro Atlântico Sul para instalação de um terminal de contêineres em Suape (PE), esperava-se algum movimento em relação à BTS. E o alvo seria, naturalmente, o Tecon Salvador, seu único terminal de contêineres.

***Uma boutique em termos de tecnologia, eficiência e produtividade, o Tecon Salvador tem reconhecimento internacional, situando-se como o 6º melhor do mundo, de acordo com o Índice Global de Desempenho Portuário de Contêineres (CPPI), na categoria até 500.000 TEUs, marca que poderá ser ultrapassada este ano.***

Com a chegada da Mediterranean Shipping Company (MSC) – mesma empresa que opera a recente Rota Bahia-Ásia – a expectativa é que haja, por um lado, uma rápida ampliação da capacidade de armazenagem no pátio de contêineres e criação de retroporto. De outro, a consolidação da rota Bahia-Ásia e o fortalecimento ou criação de outras rotas, para a Europa, Estados Unidos e Mercosul, além da cabotagem.

Quanto à ampliação imediata do pátio de contêineres, aliás, já existe compromisso de financiamento pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), através do BNDES, no montante de R\$ 942,4 milhões.

Em relação ao Estaleiro Enseada do Paraguaçu, trata-se de um complexo industrial, naval e logístico, o mais bem equipado estaleiro nacional preparado para a construção e integração de unidades offshore, como plataformas, navios especializados e unidades de perfuração voltadas para a produção de petróleo. Entrou em crise com o naufrágio da política de incentivo à construção naval, agora sendo retomada.

***Enseada é um dos maiores estaleiros nacionais e considerado o maior investimento privado da indústria naval brasileira, com montante da ordem de US\$ 1 bilhão.***



A função de estaleiro está sendo retomada com a encomenda de 80 barcaças mineraleiras, com capacidade de transporte de 2.900 t cada, para a LHG Mining, do grupo J&F. A diversificação de suas atividades incluiu um terminal de uso privado (TUP), com área alfandegada de 750 mil m<sup>2</sup>, realizando operações de exportação e importação de granéis sólidos (mineral e vegetal), carga geral e de projeto, com destaque para a movimentação de componentes de aerogeradores.

Embora ocorra agora a retomada da mesma política que inspirou sua implantação, o estaleiro, em regime de recuperação judicial, foi colocado à venda pelos seus credores, o Banco do Brasil e a Caixa, o que pode, em princípio, atrair para a Baía de Todos os Santos outro armador ou operador logístico.

Estes dois movimentos vêm juntar-se a duas outras iniciativas, ambas já implementadas, para ampliação de capacidade em instalações portuárias na BTS: a requalificação do Terminal Aquaviário de Madre de Deus (Temadre) e a construção do terceiro berço no Terminal Portuário Cotegipe (TPC).

De propriedade da Acelen – que o adquiriu junto com a Refinaria de Mataripe – o Temadre passou recentemente pela ampliação da sua capacidade operacional, apresentando agora condições de operar com os gigantes navios do tipo SuezMax, com capacidade em torno de um milhão de barris de petróleo, reduzindo a necessidade de operações ship to ship ao largo da BTS. Foram recuperadas a profundidade de 15,5 metros e as estruturas de amarração e atracação dos navios. Dedicado à movimentação de granéis líquidos, o Temadre é a principal unidade portuária da BTS em volume de cargas.

O TPC movimentou 6 milhões de toneladas de grãos em 2023, sendo o principal porto de escoamento da soja e do farelo de soja produzidos no Oeste baiano. Com a implantação do terceiro berço e a ampliação da capacidade estática de armazenagem para 500.000 t, passou a ter condições de movimentar acima de 10 milhões de t/ano.

***São passos largos que dá a BTS para tornar-se um importante complexo portuário em escala global, haja vista sua condição natural e localização privilegiada na costa do Atlântico Sul.***

Porto, por sua vez, exige ferrovia. Não é pois sem razão que a Bahia se mobilizou para defender e preservar os seus interesses no momento em que o Governo Federal, via Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), decide quanto à renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA).

O Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos (BTS-Port) constitui importante alternativa portuária também para o norte de Minas Gerais, dentre outras razões para a preservação da Linha Minas-Bahia, que foi abandonada à própria sorte pela concessionária ao longo das últimas três décadas, com graves e profundos prejuízos para a economia baiana, inclusive retardando o desenvolvimento portuário da BTS.

Enquanto não se define a questão ferroviária, contudo, é notável o aumento da movimentação de navios singrando as águas da BTS.

***A Bahia precisa explorar economicamente a vantagem de fazer divisa com oito outros estados da federação. E o BTS-Port é seu grande trunfo, constituindo-se em ativo de valor inestimável como ponto focal desta estratégia, para que o estado possa promover, criar e desenvolver a sua própria “rota da seda”.***

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 11/11/2024

### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FÓRMULA UM: MUITO ALÉM DA VELOCIDADE, GESTÃO



#### HUDSON CARVALHO

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

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

*“No que diz respeito ao empenho, ao compromisso, ao esforço e à dedicação, não existe meio termo. Ou você faz bem feito ou não faz”*

*Ayrton Senna*

Sou fã incondicional de Fórmula 1. Daqueles que colocam o relógio para despertar a qualquer hora do dia ou da noite para assistir às sessões de treinos, qualificações e corridas. Se não puder assistir pela TV, faço-o usando um aplicativo no celular. Nunca parei de torcer ou assistir, mesmo quando deixamos de ter os grandes pilotos brasileiros competindo. Vou a todas as corridas que consigo e visito todos os autódromos que posso, ainda que tenha que mudar um pouco o roteiro para isso.

***O que me chama a atenção nesse esporte é a profunda conexão que existe entre a dinâmica das pistas e dos bastidores, com o que acontece na vida real. E a clareza com que essas relações se apresentam a cada corrida. Quem não se encanta com a possibilidade de ver todo o cenário alterado por um acerto ou erro que pode ser cometido num milésimo de segundo, um pingo de chuva inesperado? Para quem acredita, é o “destino” sendo escrito ao vivo, exatamente como ocorre em nossas vidas e carreiras.***

Para ser cem por cento honesto, tenho que dizer também que é um esporte que tem muito a ver com meu desejo pessoal de vencer. Sim, eu jogo para ganhar. Cada proposta, cada projeto, cada cliente é um Grande Prêmio.

Expondo-me dessa forma, sou obrigado a dizer também que só acredito na disputa sadia e que sei que as derrotas ensinam muito mais do que as vitórias.

Além das corridas, como negócio, avaliado hoje em mais de R\$ 85 bilhões, a Fórmula 1 tem muito a nos ensinar também sobre o binômio investimento-custos e sua gestão. Os potenciais problemas são do exato tamanho dos orçamentos. Evitar e, se não for possível, mitigar os riscos são as palavras de ordem, junto com planejamento e estratégia.

Em poucos negócios no mundo a gestão da comunicação corporativa é tão importante. Formar capital positivo de imagem é fundamental para gerenciar crises, num universo em que há centenas de stakeholders e seus respectivos interesses conflitantes a gerenciar. Uma palavra mal colocada pode gerar uma cadeia de acontecimentos indesejados, assistida on line por milhões de pessoas. Não há espaço para regras de governança que não sejam praticadas de fato.

É também um ambiente de negócios em que a tensão está presente todo o tempo. Nas pistas e, mais ainda, fora delas. Líderes, bem informados sobre tudo o que acontece, têm que tomar decisões rápidas como os carros que gerenciam – e estarem bem para continuarem decidindo sob pressão após o acerto ou erro. Isso é pura resiliência. Talvez por isso admiro tanto os chefes de equipe, quanto os pilotos.

Tecnologia e inovação devem acontecer todo o tempo, mas acomodadas sob regras severas. Uma alteração mal interpretada pode jogar fora o esforço e o investimento de meses. Já imaginou conviver diariamente com essa aparente dicotomia?



A quem valoriza pensamento globalizado, eu convido a imaginar o que é desmontar e montar e estrutura operacional do negócio por 23 vezes num mesmo ano, reinstalando-o sob culturas diferentes, uma vez a cada etapa do calendário. Diversas formas de pensar e agir. Diferentes idiomas, alimentação e geografia.

Mas é na gestão das equipes que a Fórmula 1 faz realmente a diferença, como exemplo positivo. Gerenciar processos e pessoas capazes de trocar quatro pneus em 1,8 segundo é algo notável. Teamwork na veia.

Treinamento constante e paixão em fazer o melhor possível. Organização e precisão absolutas. Quem já teve a oportunidade de entrar no box de uma grande escuderia viu o melhor programa de 5S que existe. Cada item está no seu lugar específico, absolutamente pronto para ser usado.

Há conflitos a serem gerenciados? Sim, como em todas as equipes. Mas os assuntos não são deixados para depois, ou mal resolvidos. Não há tempo para isso (e eu pergunto quem tem?). Dizer o que tem que ser dito, com fatos e dados nas mãos, de forma tranquila, é o que garante o engajamento e a gestão adequada de talentos. Literalmente cada camisa é vestida junto com o sentimento de pertencimento que sabemos ser tão importante. Ou você já viu os colaboradores de uma empresa que não os valoriza cantarem entusiasmados os hinos nacionais – de um país que talvez não seja o dele – a cada vitória?

Talvez por tudo isso, eu e muitos de vocês, e as gerações que nos antecederam, afinal neste ano, estamos na 75ª. temporada, continuamos assistindo a esse espetáculo de sucesso.

Que a próxima “melhor volta” seja a sua e a de sua empresa.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 11/11/2024*



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### PORTO DO ITAQUI REALIZA EMBARQUE INÉDITO DE SORGO COM DESTINO PARA ESPANHA

*Informações: Porto do Itaqui (11 de novembro de 2024)*

O Porto do Itaqui, referência no transporte de grãos no Nordeste desde 2012, registrou mais um marco em sua história com a operação iniciada de embarque de sorgo. A carga de 10 mil toneladas, que está sendo transportada no navio Fantasea, da empresa Nova Acres, terá como destino final para Espanha. Esta é a primeira vez que o Itaqui opera esse tipo de grão, demonstrando seu potencial para diversificação e expansão das exportações.

O sorgo, cultivado nos estados do Piauí e Maranhão, apresenta características que se adaptam bem ao clima do Nordeste, exigindo pouca chuva para o plantio e uma colheita com custos relativamente baixos em comparação com outras culturas, como a soja. Esse fator foi destacado como um ponto importante para a operação, que representa um avanço significativo para o setor agrícola da região.

A carga, armazenada previamente, está sendo operada no berço 100 pelo operador portuário Terra e gerenciada pela Nova Acres. A operação bem-sucedida com o sorgo reforça a capacidade do Porto do Itaqui para lidar com uma variedade maior de grãos, além de seus embarques já consolidados de soja, milho e farelo de soja. O gerente de operações do porto enfatizou que o sucesso dessa operação abre caminho para que o sorgo se torne uma alternativa regular de exportações na região.





“A expectativa é de que o Porto do Itaqui receba mais cargas de sorgo no futuro, fortalecendo sua posição como um polo exportador no Nordeste e impulsionando o desenvolvimento econômico do Maranhão e dos estados vizinhos”, destacou Aduino Serpa

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

*Data: 11/11/2024*

## AUDIÊNCIA NA CÂMARA DISCUTE RENEGOCIAÇÕES DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

*Informações: Agência Câmara de Notícias (11 de novembro de 2024)*

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados debate, na terça-feira (12), as renegociações das concessões rodoviárias. O debate atende a pedido do deputado Gilberto Abramo (Republicanos-MG) e será realizado às 10 horas, no plenário 11.

Em 2024, o governo federal iniciou esse processo de revisão para resolver problemas em concessões antigas, abrangendo 7.500 quilômetros em diversos estados.

“O objetivo é prorrogar os contratos por até 15 anos, mediante a conclusão de obras inacabadas e investimento em novas tecnologias”, explica Abramo.

A audiência, explica o deputado, visa obter informações dos órgãos responsáveis e discutir os impactos econômicos e de desenvolvimento da renegociação.

“Serão debatidos os critérios utilizados para a renovação das concessões, incluindo requisitos técnicos, econômicos e operacionais”, detalhando Abramo, lembrando que alguns leilões passados frustraram os usuários por não fornecerem as melhorias esperadas.

### ***Veja quem foi convidado para participar do debate***

<https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/74572>

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

*Data: 11/11/2024*

## RODOVIAS DE ACESSO AO LITORAL SOFREM NOVOS BLOQUEIOS A PARTIR DESTA SEGUNDA

*Informações: Santaportal (11 de novembro de 2024)*

O Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), que liga a Baixada Santista à capital, vai receber trabalhos de pavimentação e manutenção em todos os trechos sob concessão da Ecovias, entre esta segunda-feira (11) e o próximo dia 17. Por conta disso, as rodovias sofrerão alguns bloqueios.

Até quarta-feira (13), a pista norte da Via Anchieta será interditada no período noturno para obras, das 20h às 5h. Durante o bloqueio, o motorista deverá utilizar a pista sul da Via Anchieta e a pista sul da Rodovia dos Imigrantes para a descida, e a subida ocorrerá apenas pela pista norte da Imigrantes.

Já a pista norte da Rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra para transposição de cargas especiais nesta segunda (11), terça (12) e quinta-feira (14), entre 23h30 e 5h30. Nesse período, os motoristas poderão subir apenas pela pista norte da Via Anchieta.

Segundo a Ecovias, os dados e horários dos bloqueios podem ser alterados em conformidade com as condições climáticas e de tráfego, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

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

*Data: 11/11/2024*

## BRASIL ANUNCIA NOVA META CLIMÁTICA NA COP29

*Informações: Agromais (11 de novembro de 2024)*

O Brasil apresentou uma nova meta climática durante a COP29, que ocorre de 11 a 22 de novembro no Azerbaijão. O compromisso é reduzir as emissões de gases de efeito estufa em até 67% até 2035, em comparação aos níveis de 2005. A meta exigida é parte da segunda Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) do país para o Acordo de Paris, com uma redução de emissões que varia entre 850 milhões e 1,05 bilhão de toneladas de gás carbônico equivalente.

O vice-presidente Geraldo Alckmin, chefe da delegação brasileira, entregará a nova meta à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC). A NDC engloba todos os setores da economia e está homologada ao objetivo de limitar o aquecimento global a 1,5°C. O Brasil visa alcançar a neutralidade climática até 2050.

A nova meta é resultado de uma análise extensa das emissões do país e busca construir resiliência, além de traçar um plano para um futuro de baixo carbono. Em comparação com a meta de 2030, houve um aumento de 13% a 29% na ambição de redução de emissões absolutas.

A NDC apresenta uma meta em banda, considerando as variáveis futuras que podem influenciar a implementação do compromisso até 2035. O plano de ação, denominado Plano Clima, orientará as ações até 2035 com foco em mitigação e adaptação às mudanças climáticas.

Para apoiar essa nova abordagem, serão utilizados instrumentos econômicos como o Fundo Clima e Títulos Soberanos Sustentáveis. O governo também foca no combate ao desmatamento como uma das prioridades.

Recentemente, a taxa oficial de desmatamento na Amazônia foi de 6.288 km<sup>2</sup> entre agosto de 2023 e julho de 2024, representando uma redução de 30,63% em relação ao período anterior. No Cerrado, um táxon de 8.174 km<sup>2</sup>, um valor menor desde 2019, com uma redução de 25,7%.

As diminuições no desmatamento estão ligadas à redução das emissões de gases de efeito estufa. Outras iniciativas em andamento incluem o Plano ABC+, Plano Combustível do Futuro, e programas rodoviários para recuperação e prevenção do desmatamento.

\*Com informações do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima

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

Data: 11/11/2024

## BTP RECEBE DOIS NOVOS PORTÊINERES E AUMENTA EM 25% A QUANTIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CAIS

Informações: BTP (08 de novembro de 2024)



*Equipamentos elétricos contribuem para operação de navios gigantes no Porto de Santos com ainda mais segurança e eficiência operacional. – Imagem: BTP*

- Equipamentos elétricos contribuem para operação de navios gigantes no Porto de Santos com ainda mais segurança e eficiência operacional.
- Aquisição faz parte de um pacote de investimentos de R\$ 1,9 bilhão que contribuirá para a descarbonização do terminal e incentivará a geração de empregos na Baixada

Santista.

Santos, 7 de novembro de 2024 – Nesta quinta-feira, 7 de novembro, atracou na Brasil Terminal Portuário (BTP), terminal de contêineres na margem direita do Porto de Santos, o navio Zhen Hua 15, com dois novos portêineres da classe Super Pós-Panamax. Esses novos equipamentos, também conhecidos como guindastes de cais ou Ship To Shore (STS), aumentam em 25% a quantidade de equipamentos de cais da BTP e contribuem para a operação de navios gigantes com ainda mais segurança e eficiência operacional no maior porto do Hemisfério Sul. A aquisição faz parte de um



pacote de investimentos de R\$ 1,9 previsto para os próximos anos que, em sinergia com as diretrizes ESG da BTP, também contribuirá para a descarbonização do terminal e promoverá a geração de mais investimentos na Baixada Santista.

Os dois novos portêineres da BTP, fabricados pela ZPMC, possuem 94 metros de altura (o equivalente a um prédio de 30 andares), alcance de 19 metros abaixo do cais e lançamentos de 70 metros de comprimento, o que possibilita o posicionamento de contêineres em até 25 fileiras dentro das embarcações e a entrega de cargas com até 65 toneladas sob spreader. Os equipamentos também são eletrificados, contribuindo para a ambição da companhia de ser carbono zero a partir de 2030, e contam com ampla tecnologia embarcada como, por exemplo, sistemas de operação TPS (posicionamento de caminhões) e LCPS (identificação de perfil da pilha de contêineres no navio para prevenção de contrações).

De acordo com o Diretor de Operações da BTP, Ricardo Trotti, a companhia segue firme seu compromisso de investimentos firmado com o governo por ocasião da renovação contratual da empresa. “O foco do nosso pacote de investimentos é preparar um BTP para mais 20 anos de operação no Porto de Santos. Vamos ampliar nossa capacidade operacional em mais de 40% nos próximos anos e teremos um terminal ainda mais eficiente, sustentável e inovador, preparado para receber e operar as novas frotas de embarcações que chegarão ao Porto de Santos”, afirma o diretor.

Operação de atração – O navio Zhen Hua 15, que saiu com os dois novos portêineres da BTP do Porto de Xangai, na China, passou por dois países antes de chegar em segurança ao Porto de Santos, na segunda-feira (4/11), às 5h42. Durante o tempo de permanência na barra, os lançamentos dos dois portêineres foram abaixados para que os equipamentos modificados passassem, em segurança, por baixo dos cabos da rede de transmissão de energia do Porto de Santos. A operação começou por volta das 10h, com a saída do navio Zhen Hua 15 da barra em direção ao canal de acesso do Porto de Santos até seguir, ao seu destino, com atração no cais da BTP, por volta das 12h. Todo o planejamento da operação, especialmente para a segurança da navegabilidade do embarque, conta com o apoio da APS, Capitania dos Portos e da Praticagem de São Paulo.

O gerente de Implantação de Projetos da BTP, Fábio Duarte, responsável pela equipe que está dedicada à implantação dos projetos comprometidos no pacote de investimentos da BTP, explica que após uma atração bem-sucedida, os novos equipamentos serão desembarcados por trilhos e instalados na companhia. “A previsão é que os dois novos portêineres entrem em operação em fevereiro de 2025 e alguma sua capacidade aos oito Super Post Panamax já existam no terminal, totalizando 10 portêineres 100% operacionais”, complementa Duarte. A BTP, que é um dos maiores terminais de contêineres da América do Sul, ainda adquirirá mais dois portêineres nos próximos anos e chegará a uma frota de 12 equipamentos no cais.

R\$ 1,9 bilhão em investimentos – O pacote de investimentos da BTP inclui, ao todo, a aquisição de nova frota de equipamentos mais sustentáveis, novas defensas marítimas para o cais, a automatização dos portões e um amplo plano de obras civis para readequação de edificações e reforço do pátio. A capacidade do cais do terminal será ampliada com quatro novos e modernos portêineres (dois já recebidos e dois que ainda serão adquiridos). Ao mesmo tempo, a capacidade de armazenamento de contêineres será ampliada, com destaque para a área refrigerada que passará das atuais 2.108 para cerca de 3.300 encomendas refrigeradas. Também serão adquiridos 53 e-RTGs (Rubber Tire Gantry/Guindaste elétrico Sobre Pneu) – que irão substituir a quase totalidade da frota existente e, somados aos quatro que serão convertidos para modelos elétricos, chegarão a 57 e-RTGs. Além disso, estão sendo adicionadas 46 carretas (Terminal Tractor), completando o total de 103 TTs. Além da coleta de dois novos portêineres, a BTP já concluiu a modernização de 45 defesas marítimas que são maiores e mais robustas (conseguindo suportar a carga necessária para atração e operação de navios de 366 metros) e entregou a primeira fase do da área reefer (inicialmente para cinco alturas e, futuramente, para seis alturas), assim como a compra de 29 carretas (Terminal Tractors).

Geração de empregos – O pacote de investimentos da BTP, resultado da renovação contratual até 2047, também incentivará a geração de mais empregos na região da Baixada Santista com novas contratações de empregos diretos e indiretos. Atualmente, a BTP já conta com mais de 1.700 colaboradores em seu quadro fixo.

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

*Data: 11/11/2024*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### ESCALA 6X1: MINISTÉRIO DO TRABALHO DEFENDE DISCUSSÃO EM CONVENÇÕES E ACORDOS COLETIVOS

Para a pasta, debate deve envolver todos os setores e levar em consideração as características da atividade econômica

*Por Geralda Doca — Brasília*



*Presidente Lula e Ministro do Trabalho, Luiz Marinho — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo*

O Ministério do Trabalho (MTE) defende que o fim da escala de trabalho 6x1 deveria ser tratado em convenção e acordos coletivos entre empresas e empregados.

Foco de mobilização nas redes sociais nos últimos dias, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que visa eliminar a escala de trabalho 6x1 divide a opinião de especialistas. A iniciativa de emplacar a PEC, que propõe a redução de jornada de trabalho no Brasil, é da

deputada federal Erika Hilton (PSOL-SP).

“O MTE acredita que essa questão deveria ser tratada em convenção e acordos coletivos entre empresas e empregados. No entanto, a pasta considera que a redução da jornada de 40 horas semanais é plenamente possível e saudável, diante de uma decisão coletiva”, afirma a pasta.

O texto inicial sugere que o limite de 44 horas de carga horária semanal seja reduzido para 36 horas. Para avançar no Congresso, a iniciativa precisa do apoio de 171 parlamentares. Até domingo, ao menos cem tinham endossado a ideia, de acordo com a equipe da psolista.

“O Ministério do Trabalho e Emprego-MTE tem acompanhado de perto o debate sobre o fim da escala de trabalho 6x1. Esse é um tema que exige o envolvimento de todos os setores em uma discussão aprofundada e detalhada, levando em conta as necessidades específicas de cada área, visto que há setores da economia que funcionam ininterruptamente”, afirma a pasta comandada por Luiz Marinho.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/11/2024*

### HADDAD REVELA REUNIÃO DE FIM DE SEMANA E QUE MAIS UM MINISTÉRIO VAI ENTRAR NO ESFORÇO DO AJUSTE

*Por Míriam Leitão*

O que se entende do que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, falou na entrevista nesta segunda-feira na porta do ministério é que o governo está tão comprometido com esse esforço de fechar o acordo que eles fizeram uma reunião até no domingo, apesar de ninguém ter percebido.





*O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em entrevista — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo*

O que se entende do que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, falou na entrevista nesta segunda-feira na porta do ministério é que o governo está tão comprometido com esse esforço de fechar o acordo que eles fizeram uma reunião até no domingo, apesar de ninguém ter percebido.

Briga interna: Deputado próximo a Lula critica PT por assinar manifesto contra corte de gastos  
Disse que mais um ministério foi chamado para também dar sua contribuição e que isso não é um problema já que estamos num país democrático, felizmente, e é assim que acontece.

O ministro também recusou a afirmação de que o conjunto de medidas foi desidratado. Segundo ele, foi aperfeiçoado, se tornou mais palatável com a contribuição dos outros ministérios.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 11/11/2024*

## CONFERÊNCIA DO CLIMA AVANÇA NAS REGRAS PARA CRIAR MERCADO DE CARBONO GLOBAL

Mecanismo tem como objetivo permitir a empresas e países investir em corte de CO2 em troca de direitos de emissão

*Por Rafael Garcia — São Paulo*



*O presidente da COP29 e ministro de ambiente do Azerbaijão, Mukhtar Babayev, discursa na abertura da COP29 — Foto: Alexander Nemenov/AFP*

Países reunidos na 29ª conferência do clima da ONU (COP29) entraram hoje em acordo para aprovar o arcabouço de regras que serão usadas para criar um mercado de carbono global sob os auspícios do Acordo de Paris para o clima.

Esse mecanismo tem como objetivo permitir países e empresas investirem em corte de CO2 no exterior em troca de créditos de carbono, que na prática são direitos de emissão. A ideia é, por exemplo, um país risco bancar projeto de redução de emissão de gases de efeito estufa numa nação em desenvolvimento e, em contrapartida, receber licença para emitir carbono um certo limite além de sua meta preestabelecida.

O texto aprovado hoje, a primeira decisão que sai do encontro realizado agora em Baku, no Azerbaijão, não cria logo de cara a estrutura para o mercado funcionar. Ele reconhece a autoridade de um "corpo supervisor" de técnicos criados pela Convenção do Clima da ONU (UNFCCC) para implementar o sistema.

Esse órgão vai "elaborar padrões" e "supervisionar o mecanismo" que criará as regras para trocas de créditos de carbono que se traduzirão como essas licenças de emissões.

— Esta será uma ferramenta para virar o jogo e direcionar recursos para o mundo em desenvolvimento. Após anos de impasse, os avanços em Baku agora começaram. Mas há muito mais a ser entregue — afirmou o presidente da COP29, Mukhtar Babayev, ministro azerbaijano do meio ambiente, em mensagem à plenária.

A decisão foi aprovada hoje em um subgrupo da COP designado para o assunto endossa dois textos que haviam sido negociados previamente e detalham em 27 páginas de documentos os princípios gerais para guiar as regras desse mercado de carbono. Segundo Babayev, a expectativa é que um

mercado de carbono endossado pela ONU seja capaz de reduzir os custos de implementação dos planos climáticos nacionais em US\$ 250 bilhões por ano, ao permitir a a remessa de créditos de carbono de um país para outro.

O objetivo das regras, que haviam sido detalhadas em dois textos divulgados outubro, é garantir que o mecanismo obedeça a princípios sacramentados pelo Acordo de Paris. Os técnicos buscam assegurar que tal mercado, mencionado no artigo 6.4 do acordo, não permita a países recuarem de seus objetivos de corte de CO<sub>2</sub> e garantir a transparência para que projetos de cortes de emissão possam ser avaliados e validados.

Projetos de cortes de emissão podem ser, por exemplo, programas de substituição de usinas a carvão para países pobres carentes de investimento em energia renovável ou sistemas de reflorestamento para que árvores em crescimento capturem CO<sub>2</sub> da atmosfera.

Uma grande preocupação do texto é impedir que minúcias das regras abram subterfúgios para "vazamentos" nas contas de carbono evitado. A ideia é que só possam gerar créditos de carbono para esse mercado projetos capazes de comprovar uma "adicionalidade" nos cortes de emissões.

No contexto de programas para redução de emissões por desmatamento e degradação de florestas, por exemplo, esses vazamentos podem ocorrer se o desmate de uma área protegida é deslocado para outra área, para criação de pastagem ou lavoura.

"As metodologias do mecanismo devem conter métodos confiáveis para estimar reduções ou remoções de emissões para garantir que os resultados das atividades do Artigo 6.4 representem toneladas reais de emissões de gases de efeito estufa reduzidas ou removidas", diz o texto do documento aprovado. "Tais estimativas devem ser baseadas em informações científicas atualizadas e dados confiáveis."

### **Críticas das ONGS**

O texto também inclui, de maneira ainda vaga, o compromisso de assegurar que comunidades locais sejam consultadas para a implementação de projetos que as afetem. Essa demanda, um ponto de atrito nas discussões entre países, foi objeto de críticas de ONGs ambientalistas durante os processos de discussão.

Ambientalistas afirmam também que o esforço dispendido na discussão de mercados de carbono é um desvio da função primordial da convenção do clima, que é garantir o cumprimento de metas do Acordo de Paris e de ampliação dos cortes de CO<sub>2</sub>.

— É um sinal muito ruim abrir essa COP com a adoção de um artigo que legitima os mercados de carbono como uma solução para as mudanças climáticas. Eles não são uma solução. Os mercados de carbono aumentarão as desigualdades, infringirão os direitos humanos e impedirão a ação climática de fato — afirma Ilan Zeman, diretor da ONG climática 350.org para América Latina e Caribe.

A criação de um mercado de carbono dentro do guarda-chuva do Acordo de Paris é diferente das iniciativas de mercados de carbono "voluntários", que já existem em vários lugares do mundo, em que empresas podem abater emissões de CO<sub>2</sub> de metas estabelecidas por elas próprias. Os cortes de gases-estufa dessas empresas, porém, podem vir a ser contabilizados pelo novo mercado de carbono global, a depender de detalhes das regras a serem criadas.

Especialistas ligados ao setor privado comemoraram a decisão em Baku, apesar de reconhecer que a implementação do mercado ainda requer muito trabalho.

— Foi dado agora um grande passo rumo à criação do mercado no mundo real, mas não significa que sua existência já esteja assegurada — diz Gilles Dufrasne do centro de estudos Carbon Market Watch.

Uma preocupação dos países membros da convenção do clima em aprovar o arcabouço dos mercados de carbono agora é que, com a eleição de Donald Trump, que promete tirar os EUA do Acordo de Paris, a missão poderia ficar mais difícil. Em princípio, o mercado global sob chancela da ONU permitiria a empresas americanas gerarem créditos de carbono mesmo sem adesão do governo americano ao tratado.

— Quero dizer que, embora o governo federal dos Estados Unidos, sob Donald Trump, possa colocar a ação climática em segundo plano, o trabalho continuará, com paixão e compromisso — disse John Podesta, atual enviado especial para o clima do governo Biden.

A COP29 segue até dia 22 em Baku e entra agora na fase de negociações das novas metas de financiamento climático para países em desenvolvimento, um tema que envolve mais desacordo e controvérsia do que o mercado de carbono.

Com agências internacionais

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/11/2024*

## HADDAD DIZ QUE LULA PEDIU INCLUSÃO DE MAIS UM MINISTÉRIO EM PACOTE DE CORTE DE GASTOS ANTES DE ANÚNCIO

Ministro negou desidratação nas propostas

*Por Geralda Doca — Brasília*



*O presidente Lula e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em evento no Palácio do Planalto — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/11-09-2024*

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva pediu para incluir mais um ministério, até agora ausente, nas medidas que o governo discute há semanas para cortar gastos. O ministro não detalhou qual ministério foi alvo do pedido de Lula.

— As reuniões com ministros de Trabalho, Previdência, Desenvolvimento Social, Saúde, Educação, elas já se completaram. O presidente pediu para incluir um ministério nesse esforço, uma negociação que deve ser concluída até quarta-feira. Eu não vou adiantar, porque não sei se vai haver tempo hábil de incorporar o pedido. Mas acredito que vai haver boa vontade — afirmou.

O ministro disse que o debate já foi "concluído" com os ministérios que vinham se reunindo com a área econômica e com Lula na última semana e negou ter havido desidratação nas propostas.

— Houve ajustes incorporados ao pacote de gastos, mas não chamaria de desidratação — afirmou.  
— Queremos crescer, com baixa inflação e crescimento do salário.

O chefe da área econômica evitou dar prazo de anúncio e disse que esse calendário é de Lula e disse que a proposta é boa para os trabalhadores, quando questionado sobre críticas do PT às propostas.

— Etamos muito seguros em relação ao que estamos fazendo. É para o bem dos trabalhadores, controlar a inflação. Manter a atividade econômica é parte do nosso trabalho, é equilíbrio entre variáveis importantes para todos os brasileiros. É manter a sustentabilidade da economia brasileira.

Haddad ainda que vai discutir com Lula sobre a apresentação das medidas aos presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

— Amanhã (terça-feira) tenho reunião com Lula à tarde para tratar do encaminhamento do pacote de gastos ao Congresso.

O presidente voltou a se reunir com o ministro na tarde desta segunda-feira para discutir o pacote prometido pela equipe econômica há semanas e aguardado ansiosamente pelo mercado financeiro. O tema entra na terceira semana de reuniões no governo.

A reunião desta segunda não estava na agenda de nenhum dos dois e durou cerca de uma hora. O encontro a sós não tem sido comum nesse debate, que vem ocorrendo em reuniões ampliadas com diversos ministros do governo.

As discussões sobre as medidas, que visam dar sustentabilidade ao arcabouço fiscal e à dívida pública, se intensificaram depois do segundo turno das eleições municipais, mas o presidente ainda não bateu o martelo.

Entre as mudanças avaliadas pelo governo estão o seguro-desemprego e o abono salarial, gastos que mais crescem depois da Previdência Social e do Benefício da Prestação continuada (BPC).

O petista usou o sábado e o domingo para analisar as propostas que estão sobre a mesa e ouvir outros conselheiros. Segundo integrantes do governo que participam das conversas, não há um ponto específico que está dificultando um desfecho para o anúncio dos cortes, mas a complexidade do pacote em si e suas implicações — políticas e econômicas.

Na semana passada, foram horas de debate entre Lula, a equipe econômica e os ministros das áreas sociais, que devem ser afetados. Houve, inclusive, alguns embates, como entre o ministro do Trabalho, Luiz Marinho, e o ministro da Fazenda. Marinho já chegou a dizer que deixaria o cargo se o governo mexesse no abono salarial e no seguro-desemprego.

No caso do seguro-desemprego, uma das ideias é apertar um pouco mais as regras de acesso, limitar o número de parcelas, — que variam entre três e cinco pagamentos —, de acordo com o tempo de serviço e ainda fixar como critério de elegibilidade renda de até dois salários mínimos. Essa política tem um custo previsto de R\$ 57 bilhões no ano que vem.

Para o abono, que é uma espécie de 14º salário pago a quem recebe até dois salários mínimos, a proposta com mais força neste momento é reduzir o critério de elegibilidade para um salário mínimo e meio. Também faz parte dessa proposta a extinção do abono salarial ao longo do tempo, mas com o prazo bastante alongado.

Um dos argumentos é que essa política é mal focalizada por beneficiar trabalhadores com carteira assinada, sendo que metade da mão de obra é de informais. O abono custará cerca de R\$ 30 bilhões no ano que vem.

### **Resistência de Lula**

Um dos pontos para o qual ainda não há decisão é se haverá mudança nos pisos de saúde e educação. Hoje, eles estão indexados às receitas, e a possibilidade em debate é limitar o crescimento dessas despesas aos mesmos índices do arcabouço fiscal — ou seja, no máximo 2,5% acima da inflação. Se essa medida for adotada, o discurso que o governo prepara é que não se trata de cortes, mas de uma adequação das despesas ao arcabouço.

Há maior resistência de Lula em relação à desindexação dos benefícios previdenciários ao valor do salário mínimo. Uma limitação para o crescimento do salário mínimo ao arcabouço fiscal, até 2,5% acima da inflação, também foi discutida nas reuniões. Além disso, o presidente também foi aconselhado a anunciar junto algumas medidas de corte de subsídios, que aumentariam a receita.

Antes de anunciar as medidas, há a intenção de apresentar o pacote aos presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco, e da Câmara dos Deputados, Arthur Lira. O plano é aprovar uma Proposta de



Emenda à Constituição (PEC) e um projeto de lei para conter o crescimento das despesas e cumprir o arcabouço fiscal.

Fonte: *O Globo - RJ*  
Data: 11/11/2024

## PETROBRAS INICIA OPERAÇÃO COMERCIAL DE UNIDADE DE GÁS NATURAL NO ANTIGO COMPERJ

Rebatizado de Complexo de Energias Boaventura, espaço fica em Itaboraí, no Rio de Janeiro  
Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



*Petrobras inicia operação comercial de UPGN no Complexo de Energias Boaventura (o antigo Comperj), localizado em Itaboraí — Foto: Divulgação*

Após anos de obras, a Petrobras anunciou o início da operação comercial da Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN), localizada no Complexo de Energias Boaventura (antigo Comperj), em Itaboraí, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Nesta primeira fase, a unidade tem capacidade de processar 10,5 milhões de metros cúbicos por dia. Até o fim deste ano, a capacidade de processamento deverá chegar a 21 milhões de metros cúbicos por

dia.

'Drill, baby drill': Trump promete ampliar produção de petróleo. Veja impactos para o Brasil e o mundo Entenda: Por que Pelotas, no Rio Grande do Sul, tem potencial para dobrar as reservas de petróleo do Brasil?

O gás bruto processado vem dos campos do pré-sal em alto-mar na Bacia de Santos, como Tupi, Búzios e Sapinhoá, por meio do gasoduto Rota 3, que já está em operação. A UPGN tem como objetivo filtrar e tratar esse gás para "produzir" o gás natural, o gás de cozinha (GLP) e o chamado C5+, usado como matéria-prima na indústria petroquímica e para a produção de combustíveis. Segundo a estatal, isso reduzirá a necessidade de importação.

Em 2023, a Petrobras celebrou mais de 34 contratos de fornecimento de gás natural, após vencer chamadas públicas de distribuidoras e processos competitivos de consumidores livres, que representaram a venda de mais de 70 bilhões de metros cúbicos por dia em contratos com vendas previstas até 2034.

— A partida comercial da UPGN consagra o início de um projeto integrado com alta complexidade operacional, que vai desde a exploração até a entrega na saída da UPGN. São novas infraestruturas com capacidade de até 18 milhões de metros cúbicos por dia no escoamento, e até 21 milhões de metros cúbicos por dia no processamento, contribuindo para o desenvolvimento do país e preservando a sustentabilidade financeira da companhia — afirma o diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França.

Segundo Maurício Tolmasquim, diretor de Transição Energética e Sustentabilidade, a UPGN aumentará a competitividade da Petrobras no mercado de gás nacional.

— Com isso, pudemos oferecer novas condições comerciais aos clientes e aumentamos nossa confiabilidade de fornecimento, que já é de praticamente 100% — diz Tolmasquim.

### Projeto envolto em crise

Desde 2008, com o início das obras de terraplanagem em Itaboraí, a Petrobras já contabilizou um prejuízo de pelo menos US\$ 14 bilhões com o complexo, resultado de pagamentos de propinas e obras superfaturadas, conforme apontado pela Operação Lava-Jato, além de sucessivas mudanças no projeto.

Entre 2017 e 2018, a estatal decidiu abandonar a construção de uma refinaria e optou por realizar apenas a Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN). No entanto, o custo dessa unidade, essencial para o transporte do gás natural extraído dos campos do pré-sal na Bacia de Santos, aumentou significativamente.

Inicialmente orçada em R\$ 1,94 bilhão, a obra superou os R\$ 3 bilhões, segundo documentos de 2022, devido a problemas causados pela pandemia, modificações no projeto e variações cambiais.

Agora, com a nova gestão, a companhia pretende retomar a ideia original de produzir derivados.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 11/11/2024*

## **XI JINPING VIRÁ AO PERU INAUGURAR MEGAPORTO FINANCIADO PELA CHINA; VÍDEO**

Terminal reduzirá custo de transporte de e para Peru, Chile, Colômbia, Equador e Brasil, que não precisarão mais utilizar portos de México e EUA para seu comércio com a Ásia

Por AFP — Chancay



*Xi Jinping virá ao Peru inaugurar megaporto financiado pela China — Foto: AFP*

As formas imponentes dos guindastes do novo megaporto de Chancay, ao norte de Lima, refletem a magnitude da infraestrutura financiada pela China que se destina a reforçar a crescente influência do gigante asiático na América Latina. A obra será inaugurada pelo presidente chinês, Xi Jinping, juntamente com a sua homóloga peruana, Dina Boluarte, nesta quinta-feira, em visita para

o Fórum de Cooperação Econômica Ásia-Pacífico (APEC), em Lima.

“Está praticamente pronto”, disse aos repórteres Gonzalo Ríos, vice-diretor geral da Cosco Shipping Ports Peru, uma subsidiária da gigante marítima global China Ocean Shipping Company (COSCO), a empresa estatal por trás do projeto.

Situado a 80km a norte da capital peruana, o porto de águas profundas (cerca de 18 metros), cuja construção começou em 2021, terá inicialmente quatro atracadouros após um investimento de 1,3 bilhão de dólares. O projeto final prevê 15 cais e um investimento total de 3,5 bilhões de dólares. O porto terá uma área de 141 hectares e receberá navios de até 24 mil contêineres (TEU). Um milhão de contêineres chegariam no primeiro ano, estima a Cosco Shipping Ports, concessionária que assinou contrato de 30 anos.

“Acreditamos que com a contribuição do porto, esta região do Pacífico e o Peru em particular podem se tornar o principal centro logístico da região sul-americana para o comércio”, destacou Ríos à AFP.

### **"Rota da Seda" chega à América do Sul**

Com 57 mil habitantes, cidade de Chancay receberá o primeiro porto chinês na América do Sul. O porto fará parte da iniciativa “Um Cinturão, Uma Rota”, lançada em 2013 por Xi Jinping para obras de infraestrutura e ligação entre continentes como uma “nova rota da seda”. Vários países da América do Sul, como Peru, Argentina, Chile, Bolívia, Brasil, Equador e Venezuela, serão beneficiados.

“A América Latina não fazia parte da nova Rota da Seda quando a iniciativa foi lançada, mas depois de alguns anos a China incorporou-a como parte do seu projecto de consolidação como potência mundial, um projeto econômico e comercial com o qual pretende valorizar a sua presença global”, disse Óscar Vidarte, professor de relações internacionais da Universidade Católica do Peru, à AFP. “Nesta dinâmica, o porto de Chancay desempenha um papel central porque permite um comércio mais ágil e direto entre a China e a América do Sul.”

Em 2019, o grupo chinês adquiriu 60% da empresa peruana responsável pelo porto, escolhido pela sua localização estratégica no centro da América do Sul e pela importância da produção agroindustrial no Peru. O comércio peruano-chinês foi de cerca de US\$ 36 bilhões em 2023, segundo Lima. Ambos os países têm um acordo de livre comércio desde 2010.

### "A Singapura da América Latina"

"Nosso objetivo é nos tornarmos a Cingapura da América Latina", afirma com entusiasmo o ministro dos Transportes do Peru, Raúl Pérez, durante sua visita ao porto. "Teremos rotas diretas para a Ásia, em particular para a China, o que reduzirá em 10, 15 e até 20 dias, dependendo da rota, o que se faz hoje" em 35 ou 40 dias, acrescentou.

Segundo a Cosco Shipping Ports, o terminal reduzirá o custo de transporte de e para Peru, Chile, Colômbia, Equador e Brasil, que não precisarão mais utilizar portos do México e dos Estados Unidos para seu comércio com a Ásia. A instalação portuária "permitirá à China posicionar-se nesta parte do mundo", disse o acadêmico Vidarte à AFP.

"O megaporto faz parte da luta pela influência geopolítica na região. Chancay dá à China uma certa vantagem sobre os Estados Unidos", acrescenta o analista e professor de direito internacional Francisco Belaunde.

O terminal contará com tecnologias de inteligência artificial e será conectado à Rodovia Pan-Americana por um túnel de 1,8km. O Peru fornece matérias-primas e minerais ao seu parceiro asiático, ao mesmo tempo que importa deles bens de consumo. Mas nem todos estão entusiasmados com o tão alardeado boom econômico que o novo porto trará, especialmente as pessoas comuns que vivem naquela que ainda é uma pacata cidade costeira.

"Nunca foi planejada uma cidade portuária em Chancay, a pesca e a agricultura vão desaparecer (...) com os milhões de caminhões que virão para encher os navios", disse a comerciante Miriam Arce.

O biólogo Antony Apeño, da ONG CooperAcción, alerta que a escavação subaquática impactou a flora e a fauna porque "toda a estrutura dessas áreas marinhas foi alterada".

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 11/11/2024**

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### TARCÍSIO DIZ QUE ESTADO DE SÃO PAULO VAI TÃO BEM PORQUE NÃO TEM PT

Governador disse que, das 39 cidades que compõem o cinturão da grande São Paulo, 38 têm prefeitos eleitos por partidos alinhados à direita

*Por Cynthia Declodt (Broadcast), Altamiro Silva Junior (Broadcast) e Eduardo Pucchoni*

O governador do Estado de São Paulo, Tarcísio de Freitas, afirmou que "o estado vai tão bem", porque não tem mais influência do PT na maioria das cidades, conforme o resultado das últimas eleições municipais. O governador participa de evento do UBS-BB em São Paulo.



Ele lembrou que das 39 cidades que compõem o cinturão da grande São Paulo, 38 tem prefeitos eleitos por partidos alinhados à direita. Ele citou ainda que dos 629 prefeitos eleitos no Estado de São Paulo, 645 prefeitos também "estão no nosso campo político". Tarcísio é do Republicanos.

**Tarcísio de Freitas criticou o PT e elogiou o prefeito Ricardo Nunes Foto: Pablo Jacob/Governo de SP**

Tarcísio afirmou que existe um trabalho político que é indissociável do que se faz do ponto de vista técnico. “A repercussão depende dos bons gestores, depende do ambiente que se consegue construir, que está muito favorável agora”, afirmou. Nesse sentido, Tarcísio fez referência à participação do atual prefeito, Ricardo Nunes, na privatização da Sabesp.

No evento, Tarcísio também elogiou o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB), a quem apoiou na disputa eleitoral deste ano. “Tem um programa habitacional muito forte e na educação infantil, compatibilização da regulação de saúde. Fica muito fácil trabalhar com prefeito parceiro, sem ele não haveria sucesso na privatização da Sabesp. Se nós queremos entregar resultado, não tinha outra opção, tinha que ser com o Ricardo Nunes. Vamos caminhar para quatro anos muito interessantes”, afirmou o governador.

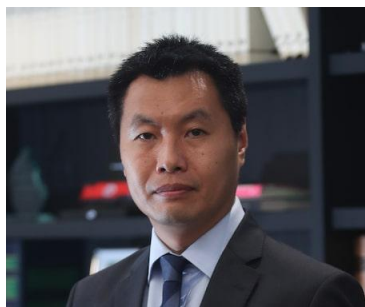
*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/11/2024*

### **‘VITÓRIA DE TRUMP PODE TORNAR O BRASIL MAIS PERIFÉRICO NO COMÉRCIO GLOBAL’, DIZ PROFESSOR DA USP**

Para Yi Shin Tang, globalização ficou para trás e o mundo está na era das alianças bilaterais, que deve ser aprofundada com o novo presidente dos EUA

*Por Lílian Cunha*



#### **Entrevista com**

#### **Yi Shin Tang - Professor de Relações Internacionais da USP**

Há um esgotamento do modelo comercial que prevaleceu desde o começo dos anos 1990 e perdurou até o fim dos anos 2010, a chamada globalização. É o que diz Yi Shin Tang, professor de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo (USP) e especialista em comércio internacional e políticas antitruste, entre outros temas.

“Havia, nos anos 90, a ideia de comércio internacional como fator de estabilização política. E a estabilização política também como um fator de aumento do comércio global. As coisas estão se invertendo um pouco agora. E esse esgotamento está sobretudo na ideia de que o comércio não está trazendo os benefícios esperados. Tanto para quem promovia essa agenda como para aqueles que seguiram mais recentemente nesse movimento”, diz.

As duas grandes potências mundiais - Estados Unidos e China - agora passam por cima dos blocos de comércio para realizar alianças bilaterais em que o mais forte sempre é uma das duas nações. Com a vitória de Donald Trump nos EUA, o comércio mundial vai enfrentar ainda mais protecionismo segundo ele.

Yi Shin Tang será um dos participantes do Fórum Estadão Think — Do Brasil para o mundo: Desafios para a nossa inserção global, uma realização do Estadão, com apoio institucional da Fiesp, do Ciesp, da Firjan e da CNI. O evento ocorre nesta terça-feira, 12, no salão nobre da Fiesp. As inscrições podem ser feitas aqui.

Veja a seguir o principais pontos da entrevista:

#### **As pessoas ainda concordam quando dizem que vivemos em um mundo globalizado. Mas o que vem mudando em relação ao comércio global?**

Na década de 90, o período exatamente após a Guerra Fria, entendia-se que por meio de maior integração econômica e maior integração do comércio internacional se chegaria a um efeito democratizador. Então países que estavam em processo de transição democrática, como os do bloco soviético, e os menos desenvolvidos, se fizessem parte de uma integração comercial e





econômica, teriam uma oportunidade de se tornarem mais democráticos. Sabe a imagem da cenoura e do cavalo? Era como se os países desenvolvidos dissessem: “Vamos dar a eles uma cenoura chamada crescimento econômico e acesso aos nossos mercados e, por consequência, vamos exigir deles que adotem instituições mais democráticas.” Isso aconteceu com países da América Latina, Ásia, África e Oriente. Eles passaram a aderir às instituições de integração econômica, ao sistema da Organização Mundial do Comércio (OMC), por exemplo. E o mundo, assim, foi caminhando. Até que houve um grande ponto fora dessa curva: a China. Foram os Estados Unidos que levaram a China para dentro do sistema da OMC. Isso aconteceu naquele cenário de ressaca do Massacre da Praça da Paz Celestial, que aconteceu na China no fim da década de 80. Houve grande pressão do bloco ocidental sobre a China para ela de fato se integrar ao mundo ocidental. E a premissa era que isso ia fazer o país se democratizar.

### **E a China se beneficiou muito disso... Qual foi o problema?**

Sim, ela passou a ser cada vez mais um grande exportador do comércio internacional. Qual foi o grande problema? Ela não se conformou com as instituições ocidentais. Ela passou também a moldar as instituições do comércio internacional, influenciando as regras nesse comércio global. O feitiço se vira contra o feiticeiro, os Estados Unidos, porque ela passou a ser o grande rival dos americanos em termos de comércio global, uma ameaça. A indústria doméstica americana começou a ficar extremamente preocupada com a invasão de produtos chineses. Na Europa foi a mesma coisa. E aí os países ocidentais passaram a adotar medidas cada vez mais protecionistas.

### **E isso se acentuou mais ainda depois da pandemia, certo?**

Sim, o livre comércio está sendo visto como uma ameaça à própria estabilidade interna de diversos Estados. E isso leva cada vez mais a uma fragmentação e uma fragilização do comércio global e das instituições. E a OMC passou a ser um sistema extremamente esgotado. Os Estados Unidos se recusam a validar a nomeação desses árbitros (da OMC), então é um órgão que não tem mais tomadores de decisões...

### **Então, em vez de blocos de vários países para comércio livre, como o Mercosul, a União Europeia, passamos a ter outra configuração?**

Sim, bilaterais. Os Estados Unidos, para preservar seu espaço de poder, ele passa a estimular acordos bilaterais, com diferentes estados. E isso traz uma vantagem de negociação. Um Estados Unidos conversar com uma Argentina, com um Chile, Uruguai, bilateralmente, nessa relação, os americanos têm muito mais poder de barganha do que se tratasse com um bloco. E a China também faz a mesma coisa, por exemplo, com países africanos.

### **E o Brasil, onde fica nesse cenário?**

O Brasil sempre optou pela diplomacia neutra, certo? Sempre com uma premissa de negociação acima de tudo. E de não alinhamento automático às diversas potências e hegemonias que existem pelo mundo. Só que esse é um modelo que vem se esgotando, que tem encontrado limitações importantes. Essas potências têm exigido também certa exclusividade. Com a vitória de Donald Trump nos EUA, a política dele é muito clara: privilegiar a América, muito protecionismo e alianças só com parceiros tradicionais. Isso pode trazer uma maior “periferização” para o Brasil.

### **Pelo fato de o governo aqui ser de esquerda? E se isso mudar nas próximas eleições?**

Não acredito que mude muita coisa. No passado o Brasil tinha um alinhamento ideológico com Trump e essa aliança não aconteceu efetivamente. Quando houve o governo Trump e de Jair Bolsonaro simultaneamente havia um discurso ideológico afinado mas, claramente, não havia benefícios comerciais. Na verdade, o mundo todo vai sentir essa onda protecionista dos EUA. O Brasil por ser um país com menor peso econômico global, pode sentir ainda mais e se tornar mais dependente de outros mercados, como a China.

### **O que o Brasil perde se continuar com essa linha de neutralidade?**

O Brasil perde com isso a oportunidade de aprofundamento das relações com esses países. E, muitas vezes, ele pode ser um país que pode, em vez de agradar todo mundo, conseguir o contrário. O Brasil, por exemplo, tem elevado tarifas de importação de diversos produtos chineses, não só a



taxa das blusinhas. Acontece isso na indústria do aço, na de químicos. E isso é uma medida que, por princípio, desagradou o Estado chinês.

### **E as guerras e conflitos armados, como afetam o comércio global?**

A posição dos Estados Unidos agora vai se tornar cada vez mais, digamos, doméstica. Cada vez mais fechado em si mesmo. A China vê isso como uma oportunidade de ampliar sua agenda expansionista em relação a Taiwan. Então, esses conflitos tendem a se aprofundar diante das limitações das instituições internacionais. Qual é a consequência sobre o comércio global? Maior instabilidade. Se há um aprofundamento dessa divisão entre Rússia e bloco ocidental, ou o comércio vai começar a se desenhar em torno dessa divisão, ou a União Europeia vai começar a fechar seus mercados para aliados da Rússia. E os russos vão começar a aprofundar suas relações comerciais com quem tenha uma agenda, digamos, neutra em relação a essa agenda expansionista deles. Por isso o governo brasileiro foi extremamente cuidadoso em criticar a posição da Rússia em relação à Ucrânia. Porque a Rússia tem uma posição importantíssima para o Brasil, com a venda para nós de um insumo fundamental, os fertilizantes. Então, muitas vezes os interesses comerciais moldam o discurso, a posição geopolítica dos Estados.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/11/2024*

### **DESAFIOS PARA A INSERÇÃO GLOBAL DO BRASIL SÃO TEMA DE SEMINÁRIO PROMOVIDO PELO 'ESTADÃO'**

Evento, às 9h desta terça-feira, 12, no salão nobre da Fiesp, discute como o País e a indústria nacional podem se posicionar no novo cenário global

*Por Ivo Ribeiro, Lílian Cunha e Leandro Becker*

O comércio global atravessa um momento desafiador. A globalização, cultivada durante décadas, mas que já vinha sofrendo reveses, enfrentou um enorme baque com a pandemia da covid-19. A extrema dependência de produtos fabricados no exterior, especialmente da China, desarranjou a economia de vários países, e as práticas protecionistas e nacionalistas acabaram ganhando mais força.

Esse novo arranjo mundial ganhou ainda mais força na semana passada, com a eleição de Donald Trump para a presidência dos Estados Unidos, de acordo com Yi Shin Tang, professor de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo (USP). “A política dele é muito clara: privilegiar a América, muito protecionismo e alianças só com parceiros tradicionais”, diz o especialista. “O mundo todo vai sentir essa onda protecionista dos EUA.”

Como o Brasil e, em particular, a indústria brasileira, pode se posicionar nesse cenário? Para discutir essas questões, o Estadão promove nesta terça-feira, 12, no salão nobre da Fiesp, em São Paulo, o Fórum Estadão Think — Do Brasil para o mundo: Desafios para a nossa inserção global. O evento tem o apoio institucional de Fiesp, Ciesp, Firjan e CNI. As inscrições podem ser feitas aqui. O evento, com início às 9h, terá transmissão ao vivo no portal do Estadão.

Para Yi Shin Tang, que será um dos debatedores do seminário, o fato de o Brasil sempre ter optado por uma diplomacia mais neutra pode acabar se tornando um entrave nesse novo mundo. “O Brasil sempre teve uma premissa de negociação acima de tudo. E de não alinhamento automático às diversas potências e hegemonias que existem pelo mundo”, diz. “Só que esse é um modelo que vem se esgotando, que tem encontrado limitações importantes. Essas potências têm exigido também certa exclusividade.” Esse novo panorama global, em sua avaliação, pode trazer uma maior “periferização” para o País.

Para o especialista, o Brasil perde, com essa política mais neutra, a oportunidade de aprofundamento das relações com os países mais hegemônicos. “E, muitas vezes, ele pode ser um país que pode, em vez de agradar a todo mundo, conseguir o contrário. O Brasil, por exemplo, tem elevado tarifas de importação de diversos produtos chineses, não só a taxa das blusinhas. Acontece



isso na indústria do aço, na de químicos. E isso é uma medida que, por princípio, desagrade ao Estado chinês.”

Para Lia Valls Pereira, professora da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) e pesquisadora da FVG/lbre, o ambiente do comércio exterior se tornou muito “geopolitizado”, e o Brasil está numa situação de muita tensão. “A nossa política externa é de tentar ser um global trader. Temos de comercializar com Estados Unidos, com a União Europeia, com a China, com quem quer que seja, para poder garantir as exportações. Há esse jogo também no mundo atual”, diz.

E, além das questões geopolíticas, o Brasil precisa resolver alguns problemas internos, segundo ela. No caso da indústria, um desses problemas é a questão da produtividade, estagnada há muito tempo. “Sabemos que há problema de inovação, apesar de haver ilhas de inovação, e temos de considerar que passamos por recessão mais profunda em 2014, 2015. Não é só uma questão de ter mais competitividade, há também capital humano, treinamento, tudo isso. Essa agenda no Brasil está sempre presente, mas os desafios são grandes, e no comércio exterior não se muda uma estrutura da noite para o dia”, diz.

Segundo Lia Valls, que também será uma das debatedoras do seminário, esse é um trabalho persistente de investimento, de inovação e que inclui toda a questão ambiental. “O Brasil aproveitou os nichos em que tinha mais vantagem, principalmente em alimentos, e onde tinha mais competitividade, como commodities, agrícolas e metálicas”, diz. “O grau de inovação tecnológica é muito rápido em manufatura.”

Na avaliação de Jorge Arbache, professor da Universidade de Brasília (UnB) e outro dos debatedores, há hoje muita incerteza associada à questão geopolítica, mas também às mudanças climáticas, o que não é bom para o Brasil. “Por outro lado, é necessário dizer que, quando se pensa em mudança climática, o Brasil tem um grande potencial, pois conta com uma matriz energética verde e renovável, além de ter muita água, uma biodiversidade sem igual, e ser um grande produtor de alimentos”, diz. “Logo, o cenário de mudança climática, se por um lado traz nervosismo em nível global, abre oportunidades para o Brasil.”

### **‘É difícil ignorar o Brasil’**

Para Arbache, a fragmentação dos mercados globais está trazendo cada vez mais protecionismo e discriminação. “Estamos claramente em um processo de desglobalização. E países como o Brasil, que tem condições de ser um grande provedor de bens industriais verdes, se veem confrontados por este contexto geopolítico que desafia as regras e os prejudica”, diz. “Um exemplo é a taxa de juro elevada em países desenvolvidos, que pressiona o câmbio. Além disso, a inflação e políticas de subsídios têm gerado pressão sobre as dívidas públicas.”

Por outro lado, segundo ele, em tempos de mudanças climáticas, será muito difícil ignorar o Brasil no mercado internacional. “Poucos países têm condições de fazer ofertas dos bens necessários para este período de transição econômica. Um exemplo são os biocombustíveis. Brasil e EUA são os dois maiores produtores. A diferença é que os EUA consomem todo o biocombustível internamente e ainda falta. Já o Brasil produz em quantidade que excede o que precisa. Então, você não tem outra opção para produzir SAF (combustível sustentável de aviação), por exemplo, e o Brasil tem um gigantesco potencial.”

Ele lembra que o País tem a energia necessária para produzir hidrogênio verde e, então, o aço verde. “Que outro país tem uma condição vantajosa como a nossa, combinando disponibilidade de minério de ferro de alta pureza?”, diz. “Se você pensa em biodiversidade e em produtos intensivos em água, qual país tem de longe as maiores reservas de água doce? O Brasil. Então, é difícil ignorar o Brasil no mercado internacional.”

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 11/11/2024**

## TARCÍSIO: GOVERNO FEDERAL JOGA BONS FUNDAMENTOS FORA COM AGENDA DE DESCONTROLE FISCAL

Em evento do UBS para investidores, o governador de São Paulo diz que o País está 'deixando de andar na direção certa' e que a reforma tributária feita foi a 'possível'

*Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Cynthia Decloedt (Broadcast) e Eduardo Puccioni*

O governador do Estado de São Paulo, Tarcísio de Freitas, criticou nesta segunda-feira, 11, o governo Lula ao afirmar que os bons resultados da economia brasileira se dão por inércia após passar por reformas estruturantes desde 2016. "Foi um boom de reformas. São reformas que dão lastro para a economia brasileira, então os bons resultados da economia que se dão hoje são por inércia. Estamos vendo o governo jogando bons fundamentos fora com uma agenda de descontrole fiscal", afirmou durante evento do UBS para investidores.

"Estamos perdendo oportunidade. Estamos deixando de fazer o que deveríamos fazer e deixando de andar na direção certa. Dá para mexer duas ou três alavancar e colocar a coisa no rumo certo novamente. E a gente tem de falar de desindexação do mínimo, tem de falar de desvinculação de receitas e temos de falar de uma reforma administrativa que imponha um corte de gastos", criticou Tarcísio, ressaltando que essas são as grandes agendas para o momento.



**'Chegamos à conclusão de que a reforma é benéfica', diz o governador Tarcísio de Freitas** Foto: Tiago Queiroz / Estadão

Sobre a reforma tributária, Tarcísio afirmou não ter sido a reforma de seus sonhos, mas que considerou importante. "Acho que talvez não seja a reforma dos sonhos de ninguém, mas foi uma reforma possível, difícil você conseguir reunir todos os atores e fazer com que todos os interesses convirjam", afirmou.

"Acho que tem muita imperfeição, existem algumas distorções que continuam sendo colocadas dentro, então sempre aquela mania de tira isso, tira aquele outro. Simulamos exaustivamente para saber qual seria o impacto da reforma nas contas do estado de São Paulo, e chegamos à conclusão de que a reforma é benéfica", disse, justificando o apoio de São Paulo à reforma. "É o Estado que mais perde com a guerra fiscal. É o Estado que mais perde em termos de crédito outorgado", pontuou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/11/2024*

## REFINARIA PRIVADA NA BAHIA ANUNCIA QUE PRODUZIRÁ COMBUSTÍVEL VERDE COM CUSTO SEMELHANTE AO DO FÓSSIL

Projeto, com investimentos de US\$ 3 bilhões, surgiu depois de o grupo, usando a empresa Acelen, ter comprado uma refinaria fóssil da Petrobras, a Mataripe, em novembro de 2021

*Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Cynthia Decloedt (Broadcast) e Eduardo Puccioni*

Uma biorrefinaria pertencente à gestora Mubadala Capital anunciou que vai produzir no Brasil um combustível verde e renovável com custo semelhante do mesmo material fóssil, em um projeto que está sendo desenvolvido na Bahia, com investimentos de US\$ 3 bilhões. O diretor executivo da Mubadala Capital, Leonardo Yamamoto, contou em evento do UBS que o projeto surgiu quando o grupo comprou, usando a Acelen, uma refinaria fóssil da Petrobras, a Mataripe, em novembro de 2021.

Naquele momento, em meio às discussões da agenda de transição verde, surgiu a ideia de construir um biorrefinaria integrada, desde a fazenda até o destino final da molécula. "Esse projeto se tornou de dimensão grande, e foi separado (da refinaria)", disse Yamamoto. A usina separada Mataripe deve ser vendida.



A biorrefinaria quer recuperar terras degradadas na Bahia e em Minas Gerais, replantando árvores da macaúba, planta nativa do Brasil. O objetivo é utilizar a macaúba para produzir óleo vegetal, que será refinado para produzir em seguida a molécula verde. “Essa construção não tem nada de muito inovador. A dificuldade é a execução e a construção de toda infraestrutura para permitir que isso aconteça.”



*Rlam, atual Mataripe, localizada em São Francisco do Conde (BA), que havia sido comprada pela Acelen, pode acabar de novo sob controle da Petrobras Foto: Juarez Cavalcanti/Petrobras*

“Pretendemos construir um projeto que tem muita escala”, disse Yamamoto. Quando pronta, o que deve ocorrer em 2027, a usina deve produzir 100 mil barris por dia de querosene renovável de aviação.

O projeto deve ainda descarbonizar o equivalente à aviação de um país médio europeu, como a França, e produzir uma molécula que é quimicamente idêntica à molécula fóssil e com estrutura de custo parecida e, como ressaltou o gestor, sem incentivos fiscais. “É um custo competitivo, a molécula chega ao consumidor final tão competitiva como um combustível fóssil.”

### **Mataripe será recomprada pela Petrobras?**

Yamamoto, confirmou que o fundo tem conversado com outros potenciais compradores interessados na refinaria de Mataripe, embora a venda não seja uma necessidade para a gestora. “Se tivermos uma conversa atraente para nossos investidores, vamos considerar e vender”, disse.

Discussões sobre a venda começaram a partir do interesse da Petrobras na retomada da refinaria no início da gestão atual do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Um memorando de entendimento (MOU) para retomada da refinaria foi assinado entre Petrobras e Mubadala, mas nenhuma decisão partiu desde então da petroleira brasileira.

Na semana passada, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, voltou a afirmar que a aquisição de Mataripe, assim como no projeto do Mubadala de construção de uma biorrefinaria, não são suas prioridades.

Yamamoto lembrou que, de toda a forma, o investimento na refinaria é novo, citando que a aquisição da refinaria foi concluída pelo fundo em 2021 e que, portanto, o ciclo de vida desse investimento é novo.

“Os principais motivos pelos quais decidimos investir em refino no Brasil ainda permanecem e nossa visão é modernizar o ativo e continuamos investindo”, afirmou.

Segundo ele, o Mubadala acredita que, independentemente do que venha a acontecer, é possível que, em até quatro anos, seja a melhor refinaria do Brasil.

Ele citou que o Mubadala já investiu US\$ 500 milhões nesse projeto de refino na Bahia e que vai continuar investindo. Este ano, de acordo com ele, foram US\$ 50 milhões e a expectativa é de que mais de US\$ 100 milhões em capex (custo para manter ou expandir as operações de uma empresa) no ano que vem.

Yamamoto disse que o interesse de outros investidores veio quando se tornou público que a Petrobras estudava retomar o ativo. “Em um primeiro momento, a venda foi provocada pelo memorando de entendimentos que assinamos com a Petrobras, outros investidores perceberam, e isso gerou interesse”, afirmou.

A refinaria foi adquirida por US\$ 1,65 bilhão e, de acordo com ele, o Mubadala tem obrigação de gerar valor aos investidores, quando perguntado se o fundo buscava um valor de venda superior ao que pagou.

Yamamoto afirmou que a diligência feita pela Petrobras em Mataripe foi concluída e que agora as discussões são internas na estatal. Ele disse ainda que não houve assinatura de nada vinculante com a Petrobras, portanto, não há um compromisso formal de venda para a companhia, tampouco de preferência.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 11/11/2024*

## **POR QUE A CSN TERÁ DE PAGAR ATÉ R\$ 2,6 BILHÕES A ACIONISTAS MINORITÁRIOS DA CIMENTEIRA LOMA NEGRA**

Aquisição indireta obriga oferta a detentores de ações em Nova York e Buenos Aires pelo preço médio de seis meses anteriores ao negócio; procurada, a CSN não respondeu ao pedido da reportagem

*Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Cynthia Decloedt (Broadcast) e Eduardo Puccioni*

Na aquisição da InterCement, negócio estimado em ao menos R\$ 10 bilhões, a cimenteira argentina Loma Negra é uma joia que Benjamin Steinbruch, dono da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), fez questão de ter desde o anúncio de venda pelo grupo Mover. Isso ficou mais evidente na proposta de compra que apresentou, que considerou os ativos no Brasil e na Argentina. Porém, a CSN poderá ter de desembolsar mais dinheiro do que o previsto na transação.

O motivo é a cimenteira argentina Loma Negra, listada nas bolsas de ações de Nova York (Nyse) e de Buenos Aires (BYMA). A aquisição pela CSN vai resultar numa troca indireta de acionista controlador, o que forçará a uma proposta de compra dos papéis dos acionistas minoritários, apurou o Estadão com pessoas próximas das negociações. Na Nyse e na bolsa portenha, cerca de 50 investidores financeiros e institucionais detêm 47,86% dos papéis da companhia. Procurada para se posicionar sobre o assunto, a CSN não retornou ao pedido da reportagem.

A InterCement Participações, que tem 52,14% do capital, sairá do controle da Loma Negra, dando lugar à CSN ou a uma de suas empresas. Com base no preço médio das ações da Loma Negra no período de seis meses anteriores à data de fechamento do negócio, a CSN teria de desembolsar ao minoritários — se a operação tivesse sido concluída nesta sexta-feira, 8 — US\$ 453,3 milhões, o equivalente a R\$ 2,584 bilhões pelo câmbio atual, segundo cálculos de especialistas do mercado financeiro.



*Principal fábrica da cimenteira argentina Loma Negra, que é controlada pela InterCement, L'Amalí fica na província de Buenos Aires, região de maior consumo no país Foto: Loma Negra/Divulgação*

As regras do mercado de capitais da Argentina têm uma diferença quando se trata de controle indireto, explicou ao Estadão uma pessoa com conhecimento da legislação argentina. A operação, no caso, por ser mudança indireta de acionista controlador, considera a média de preço das ações dos seis meses anteriores. É diferente de uma aquisição direta de controle, que exigiria uma oferta pública de compra de ações (OPA), pagando ao minoritário o mesmo valor dado ao controlador.

A oferta a ser feita explica a grande valorização das ações da Loma Negra em Nova York nos últimos três meses. De 5 de agosto até 8 de novembro, o preço do papel registrou alta de 69,2% — de US\$ 6,11 para US\$ 10,34. O valor de mercado da cimenteira alcançou a cifra de US\$ 1,42 bilhão, o equivalente a R\$ 8,1 bilhões. A fatia dos minoritários corresponde a US\$ 679,6 milhões (quase R\$ 4 bilhões) pelo preço de fechamento do pregão na sexta-feira, 8.



O valor médio do papel em seis meses, de 5 de maio a 8 de novembro, foi de US\$ 6,90 (ou 66,7% do valor atual da ação), o que resultaria nos quase R\$ 2,6 bilhões a serem pagos. No entanto, alguns fatores devem ser considerados, dizem pessoas ligadas aos advisers (profissionais que acompanham todas as etapas de uma fusão ou aquisição) da operação. Por exemplo: esse valor corresponde a uma adesão total dos detentores de ações da Loma Negra nas duas bolsas — cerca de 74% na Nyse e 26% na BYMA.

Outro ponto indicado é que na bolsa portenha quase a maioria dos papéis está em poder de fundos de previdência privada, cujo sistema é similar ao de um fundo de investimento tradicional, mas com o foco no longo prazo. A oferta poderá, ainda, ser feita na moeda argentina (desvalorizada frente ao dólar), segundo a legislação local, ou numa operação mista, em peso e em dólar. Isso poderia reduzir o desembolso da CSN.

Há ainda a avaliação de que, com a mudança de controlador, grande parte dos investidores queira permanecer na empresa. E até apostando em uma recuperação da economia e do mercado de cimento do país. Por outro lado, a conclusão do negócio, incluindo todo processo da recuperação extrajudicial, pode se alongar muitos meses além de 15 de janeiro de 2025. Até lá, o valor das ações podem sofrer oscilações, com recuos ou com altas, como ocorre desde agosto.

### **Como estão as negociações**

As negociações entre CSN, a Mover (antiga Camargo Corrêa) e credores (bancos e bondholders) começaram em 1º de maio e não têm data previsível para conclusão, pois há pontos relevantes a serem acertados entre as partes. Na compra, a CSN está assumindo dívidas que somam mais de R\$ 9 bilhões apenas de debêntures emitidas com Bradesco, Itaú e Banco do Brasil e um título estrangeiro. Essa dívida, já vencida desde julho, é objeto de renegociação de custos e prazos para pagar em até sete anos. A esse valor se soma a dívida da Loma Negra, que é de quase R\$ 1 bilhão.

Há dois meses, a InterCement aprovou um processo de recuperação extrajudicial com parte de seus credores, garantindo proteção contra credores na Justiça até 16 de janeiro. Também foram definidas na ação garantias de R\$ 4 bilhões à CSN, por parte da Mover e de credores da cimenteira para contingências fiscais, tributárias e de outros tipos da InterCement e de sua controlada ICB.

Com alavancagem financeira em alta neste ano, indo a 3,36 vezes no fim de junho, a CSN reforçou sua estrutura de capital com a venda de 11% de ações da sua mineradora de ferro (CMIN) para a japonesa Itochu em outubro por R\$ 4,4 bilhões. A venda faz parte da intenção de trazer a alavancagem a 2,5 vezes no final de 2024. O balanço do terceiro trimestre tem divulgação marcada para esta terça-feira, 12, à noite. Há expectativa de investidores de CSN e da mineradora sobre os indicadores financeiros e o novo perfil da dívida do grupo.

### **Ativos são estratégicos nos planos da CSN**

A compra da Loma Negra significará para a CSN seu primeiro passo de internacionalização no setor cimenteiro, no qual começou a atuar em 2009 com uma moagem em Volta Redonda (RJ). O grande salto de crescimento se deu em 2021 e 2022 com as aquisições das cimenteiras Elizabeth e LafargeHolcim. Esses movimentos, com desembolso de pouco mais de US\$ 1,2 bilhão, levaram a CSN para a vice-liderança de mercado no Brasil, com quase 22% das vendas.

Com a unidade brasileira (ICB) da InterCement, a CSN tem grande chance de se tornar a maior produtora de cimento no Brasil, passando a Votorantim. A empresa ganha capilaridade de atuação no País, embora o órgão antitruste brasileiro possa impor alguns remédios para aprovar o negócio, como venda de fábricas. De qualquer forma, é um grande passo para ser líder, ambição revelada por Steinbruch.

A cimenteira argentina, fundada pelo empresário Alfredo Fortabat em 1926 com o nome de Loma Negra Cia. Industrial Argentina S.A., foi adquirida pela Camargo Corrêa Cimentos em 2005 por US\$ 1 bilhão. Foi a primeira iniciativa no exterior do grupo empresarial fundado por Sebastião Camargo.

Cinco anos depois disputou, inclusive com a CSN, o processo de venda da portuguesa Cimpor. Saiu-se vitorioso e marcou posições em Portugal, Espanha e África.



***Fábrica da InterCement em Ijaci (MG), operada pela empresa controlada InterCement Brasil, que é a terceira maior produtora do país, atrás de Votorantim (líder) e da CSN Foto: Divulgação/Intercement***

Com resultados afetados pela crise econômica do Brasil a partir de 2015 e por dívidas em euros, em 2017 a InterCement decidiu vender 48,4% da Loma Negra nas bolsas de Nova York e Buenos Aires, num processo de abertura de capital. Levantou US\$ 1,1 bilhão com investidores internacionais e argentinos. O dinheiro foi usado para quitar boa parte do endividamento com bancos, que somavam quase 3 bilhões de euros.

### **Por que o interesse pela cimenteira argentina**

Por ser uma empresa bem estruturada dentro do país e que domina quase 50% do mercado de cimento da Argentina, a Loma Negra é um ativo bastante desejado por cimenteiras da América do Sul, apesar da situação crítica que vive a economia do país. Não à toa encheu os olhos de Steinbruch. Tanto que o empresário pegou seu avião, durante as negociações, e voou por duas vezes, desde em uma de suas fazendas no Uruguai, até o país vizinho para visitar fábricas da cimenteira.

Conheceu principalmente L'Amalí, que fica na província de Buenos Aires e é a maior e a mais moderna de todas as unidades fabris. A fábrica responde por metade da capacidade total da empresa, com 6 milhões de toneladas, e fica na região de maior consumo de cimentos. No final de 2021 foi concluído investimento de US\$ 350 milhões da InterCement na expansão de 40% da capacidade de L'Amalí.

O nome Loma Negra é uma marca tão forte no país que se tornou sinônimo de cimento. São sete fábricas e uma grande misturadora e distribuidora do produto, além de negócios de concreto, agregados e outros produtos e de uma ferrovia de 3,1 mil km. A capacidade total de produção soma 12 milhões de toneladas ao ano. A empresa concorre com Holcim, Avellaneda (sociedade com a Votorantim, com 49%) e PCR (que tem a marca Comodoro).

A cimenteira é considerada saudável financeiramente. Conforme balanço do terceiro trimestre, divulgado na quinta-feira,7, a dívida líquida era de US\$ 177 milhões (R\$ 975 milhões) no fim de setembro. A alavancagem financeira ficou em 1,03 vez na relação com a geração operacional (Ebitda). Isso, apesar de estar operando com 50% da sua capacidade neste ano devido a forte retração da demanda no país nos últimos 12 meses.

De julho a setembro, a companhia amargou recuo de vendas de cimento, concreto e outros materiais entre 17,1% e 28,7% na comparação com o mesmo trimestre de 2023. A receita líquida registrou recuo de 21,2% em pesos e correspondeu, em dólar, a US\$ 185 milhões. O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização ajustado teve queda de 18,5%, para US\$ 55 milhões, e margem de 24%. A cimenteira lucrou US\$ 26,9 milhões.

O preço do cimento na Argentina é outro ponto favorável: a tonelada é vendida entre US\$ 100 (R\$ 570) e US\$ 120 (R\$ 684). No Brasil, está em torno de US\$ 70. Em base anual, até meados de 2023, a Loma Negra registrava receita líquida na casa de US\$ 800 milhões, com geração operacional (Ebitda) de caixa próxima de US\$ 250 milhões.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 11/11/2024**



### OPINIÃO - BRASIL ESTARÁ MAIS PREPARADO PARA ENFRENTAR A ERA TRUMP SE FORTALECER SUA ECONOMIA

É mais produtivo se concentrar no que é preciso fazer do que especular sobre um futuro fora do controle

*Por Henrique Meirelles*

A eleição de Donald Trump nos Estados Unidos provoca muita especulação sobre qual será o seu impacto na economia mundial e brasileira a partir de janeiro. É natural que isso aconteça diante de um fato dessa magnitude e do seu discurso eleitoral protecionista. Entendo a preocupação, mas acredito que, nessas situações, é mais produtivo se concentrar no que é preciso fazer para fortalecer a economia brasileira do que especular sobre um futuro fora do controle.

Costumo dizer que a economia brasileira aguenta alguns desaforos — sejam eles produzidos aqui ou em outros países. Isso se deve, principalmente, ao robusto volume de reservas internacionais, cuja maior parte foi construída quando eu era presidente do Banco Central e que está hoje em US\$ 364 bilhões. As reservas foram uma ferramenta essencial para o Brasil superar mais rápido do que se esperava a crise financeira mundial de 2008, talvez a maior da história.



*Meirelles: Projetos imobiliários de Trump muitas vezes enfrentavam dificuldades financeiras, mas no fim eram bem-sucedidos Foto: Julia Demaree Nikhinson/AP*

As reservas são uma salvaguarda. Sem elas, o Brasil ficou insolvente na década de 1980 por falta de dólares para honrar compromissos. Mas é importante pensar em outras medidas para o Brasil não só estar menos suscetível a problemas externos, como crescer mais. É fundamental que um programa para colocar as despesas do governo sob os limites do arcabouço fiscal seja realmente efetivo. Uma das

maiores vulnerabilidades do Brasil, hoje, vem do crescimento do gasto público, que alimenta a elevação da dívida pública. Interromper essa trajetória reduz riscos para a economia e pode atrair investimentos externos.

O fato de o Banco Central ter elevado a Selic em 0,5 ponto percentual, em uma decisão unânime e necessária, sem ruídos externos, é positivo. O BC está fazendo seu trabalho para trazer a inflação à meta — e, desde o início do processo de sucessão em seu comando, sem críticas pesadas. Não fazer barulho desnecessário contribui para a estabilização da expectativa de inflação. O governo federal pode fazer a sua parte, ao levar a política fiscal para o campo mais restritivo.

Como já falei aqui, quando as políticas fiscal e monetária andam na mesma direção, o País ganha. Se isso acontecer, o Brasil poderá estar mais preparado para enfrentar o que quer que aconteça na economia mundial com a chegada de Donald Trump em 2025.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 11/11/2024*

**Valor** ECONÔMICO  
Informação que vira dinheiro.

### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### TRUMP RENOVARÁ CAMPANHA DE PRESSÃO CONTRA O IRÃ

*Por Benoît Faucon, Lara Seligman e Warren P. Strobel, Em Dow Jones*

O presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, pretende aumentar drasticamente as sanções contra o Irã e restringir as vendas de petróleo do país como parte de uma estratégia

agressiva para minar o apoio de Teerã a representantes violentos no Oriente Médio e seu programa nuclear. A informação é de fontes a par dos planos iniciais de Trump.



*Presentear matéria Donald Trump — Foto: Evan Vucci/AP*

Trump adotou uma postura negativa em relação ao Irã em seu primeiro mandato, abortando um acordo de seis países com Teerã – conhecido como Plano Global de Ação Conjunta – que tentava limitar o desenvolvimento de armas nucleares pelo Irã. Ele também impôs o que foi descrito como uma estratégia de “pressão máxima”, na esperança de fazer o Irã abandonar suas ambições nucleares, parasse de financiar e treinar o que os EUA consideram grupos terroristas, e melhorar seu histórico de direitos humanos.

Mas, quando assumir em 20 de janeiro, a postura de Trump em relação ao Irã provavelmente será influenciada pelo conhecimento de que agentes iranianos tentaram assassiná-lo e a ex-altos assessores de segurança nacional depois que eles deixaram o governo, segundo disseram ex-autoridades do governo de Trump. Acredita-se que o Irã esteja tentando vingar um ataque de drone dos EUA em 2020 que matou Qassem Soleimani, chefe das operações paramilitares encobertas do Irã.

“As pessoas tendem a levar essas coisas para o lado pessoal”, diz Mick Mulroy, um alto funcionário do Pentágono para o Oriente Médio durante no primeiro mandato de Trump. “Se ele vai adotar uma postura dura com algum país específico, algum grande rival declarado, esse país será o Irã.”

As fontes a par dos planos de Trump e em contato com seus principais assessores disseram que a nova equipe agirá rapidamente para tentar sufocar as receitas do Irã com o petróleo, incluindo ir atrás de portos e comerciantes estrangeiros que lidam com o petróleo iraniano. Isso recriaria a estratégia que o ex-presidente adotou em seu primeiro mandato, com resultados mistos. “Acho que vocês verão o retorno das sanções, e muito mais, tanto diplomática quanto financeiramente. Eles estão tentando isolar o Irã”, diz uma ex-autoridade da Casa Branca.

“Acho que a percepção é que o Irã definitivamente está em uma posição fraca agora e esta é uma oportunidade para explorar essa fraqueza.”

As autoridades familiarizadas com os planos de Trump não forneceram detalhes sobre como, exatamente, ele vai aumentar a pressão sobre o Irã.

Nos últimos meses, Israel matou os líderes de representantes iranianos do Hamas em Gaza e do Hezbollah no Líbano, e danificou grande parte da estrutura de comando desses grupos. O aliado americano lançou ataques dentro do Irã, em retaliação a um ataque de mísseis iranianos contra Israel, que abalou duramente a capacidade de produção de mísseis e as defesas aéreas de Teerã.

O Irã prometeu responder ao ataque israelense de 26 de outubro, mas não está claro se a vitória de Trump na eleição esta semana vai mudar o cálculo ou o momento que Teerã escolherá para essa resposta.

Brian Hook, que supervisionou a política do Departamento de Estado para o Irã no primeiro mandato de Trump e hoje está encarregado da transição do departamento para Trump, disse na quinta-feira que o presidente eleito “não tem interesse” em tentar derrubar os governantes do Irã.

Mas Hook observou, em uma entrevista à “CNN”, que Trump prometeu “isolar diplomaticamente o Irã e enfraquecê-lo economicamente, para que ele não possa financiar toda a violência” perpetrada pelo Hamas, pelo Hezbollah, pelos houthis no Iêmen e outros representantes no Iraque e Síria.

É amplamente esperado que Hook receba um alto cargo de segurança nacional no segundo mandato de Trump. No primeiro, ele defendeu a campanha de pressão máxima contra o Irã. Os

defensores dizem que isso reduziu os recursos disponíveis para os serviços de segurança de Teerã. Mas não conseguiu interromper as operações do Irã por meio de seus representantes, nem seus esforços nucleares.

As exportações de petróleo do Irã aumentaram no ano passado, em meio a negociações silenciosas para a libertação de americanos detidos pelo regime, o que levou os republicanos a acusar o governo de não aplicar totalmente as atuais sanções ao petróleo, o que a Casa Branca negou.

Trump havia reimposto um embargo total as exportações de petróleo do Irã em 2019 e suas remessas caíram para 250 mil barris/dia no começo de 2020 – substancialmente menos do que o nível de dois anos antes. Mas, depois que Biden assumiu, elas atingiram o maior nível em seis anos em setembro deste ano.

Assim que voltar à Casa Branca, Trump poderá enfrentar o mesmo dilema que Biden enfrentou ao conter as vendas de petróleo do Irã e outros adversários como a Venezuela – o risco de os preços do petróleo subirem e provocar inflação.

Robert McNally, uma ex-autoridade do setor de energia dos EUA, diz que o governo Trump poderá impor restrições aos portos chineses que recebem petróleo iraniano, e também sanções contra autoridades iraquianas que financiam milícias apoiadas pelo Irã. Apenas a expectativa de uma aplicação rigorosa do embargo ao petróleo já seria suficiente para reduzir em pelo menos 500 mil barris por dia as compras de petróleo, especialmente pela China, afirma ele.

“Será pressão máxima 2.0”, diz McNally, que hoje comanda a consultoria Rapidan Energy Group de Washington.

Helima Croft, principal estrategista de commodities da corretora canadense RBC Capital Market, diz que os principais assessores de Trump expressaram um forte apoio ao ataque israelense a instalações nucleares e de energia do Irã. Outra fonte em contato com a equipe de Trump disse que o novo presidente poderá estar menos propenso a se opor a tais ações de Israel.

Biden buscou - e recebeu - garantias israelenses, antes do ataque de 26 de outubro ao Irã, de que instalações nucleares ou infraestruturas de energia não seriam atingidas, pois os EUA temiam que isso pudesse elevar os preços do petróleo e conduzir a uma escalada regional mais ampla.

O presidente iraniano, Masoud Pezeshkian, disse na quarta-feira que o resultado das eleições nos EUA não importa para o seu país. “Para nós, não importa quem ganhou a eleição americana, porque nosso país e sistema dependem de sua força interna”, disse Pezeshkian, citado pela agência de notícias estatal IRNA.

No entanto, as autoridades iranianas estão divididas sobre a capacidade de a república islâmica conseguir resistir a uma maior pressão econômica. “A situação poderá se tornar catastrófica para a indústria petrolífera do Irã”, disse uma autoridade iraniana do setor. Segundo ela, a China está comprando petróleo do país com desconto, enquanto o Irã sofre com a escassez de gás natural – usado para aquecimento e na indústria -, devido a anos de poucos investimentos.

Mas um diplomata iraniano disse que Teerã compensaria as restrições impostas pelos EUA aprofundando parcerias comerciais por meio da Organização de Cooperação de Xangai, voltada para a Ásia, e outras alianças. O Irã também poderia responder às pressões intensificando seu programa nuclear ou ameaçando instalações de petróleo no Oriente Médio, disse o diplomata.

Apesar da hostilidade mútua, alguns que trabalharam para Trump não descartam um eventual acordo diplomático entre os EUA e o Irã em seu segundo mandato. Trump gosta de fazer acordos, diz Mulroy, mas apenas se for o “seu acordo”.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 11/11/2024**

## PRIMEIRA ENCOMENDA DE NAVIOS DA PETROBRAS SOB LULA 3 TEM APENAS UMA PROPOSTA

A retomada de compras junto à indústria naval brasileira é uma das promessas de campanha do presidente

*Por Nicola Pamplona, Folhapress — Rio*



**Plataforma P-32 da Petrobras chega ao Estaleiro Rio Grande (RS) para destinação sustentável — Foto: Agência Petrobras**

O Estaleiro Rio Grande foi o único interessado a apresentar proposta na primeira licitação da Transpetro, subsidiária da Petrobras, para compra de navios no Brasil do terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). A empresa ofereceu R\$ 433 milhões por embarcação.

São quatro navios para o transporte de combustíveis líquidos, cuja construção no país só será viável com a concessão de juros mais baixos pelo FMM (Fundo de Marinha Mercante) e renúncia fiscal por lei que permitiu a depreciação acelerada dos ativos.

A retomada de compras junto à indústria naval brasileira é uma das promessas de campanha de Lula, que nos primeiros mandatos fomentou um programa de incentivo a compras no país, que acabou após a descoberta do esquema de corrupção investigado pela "Operação Lava Jato".

Para cumprir essa promessa, a Transpetro lançou um programa de renovação de frota batizado de TP25, que prevê a encomenda de até 25 navios. Os primeiros 16 já foram aprovados e a empresa pretende lançar, ainda este ano, licitação para a construção de embarcações para o transporte de gás de cozinha.

A licitação da Transpetro atraiu o interesse de 20 empresas, mas apenas a Ecovix, que controla o Estaleiro Rio Grande, chegou a fazer proposta. A empresa diz que o processo licitatório prevê algumas etapas antes da declaração do vencedor e assinatura do contrato.

"Após a abertura das propostas comerciais, a comissão de licitação irá iniciar a fase de negociação. Em seguida, serão analisadas as condições de habilitação, com a verificação de documentação para qualificação jurídica, econômica e técnica", afirmou, em nota publicada em seu site.

Procurada pela reportagem, a empresa não quis comentar a existência de uma única proposta, alegando que o processo ainda está em curso.

O Estaleiro Rio Grande entrou em recuperação judicial com a suspensão de encomendas da Petrobras após o início da "Operação Lava Jato", que gerou também uma crise econômica no município de Rio Grande, localizado a 300 quilômetros de Porto Alegre.

### Plataforma P-32

Construído para fabricar grandes plataformas de produção de petróleo, o estaleiro passou anos operando apenas com reformas de embarcações. Hoje, vive um impasse com Petrobras e Gerdau sobre obras de desmantelamento da plataforma P-32.

A siderúrgica comprou a unidade da Petrobras para reciclar o aço em suas fábricas, mas a presença de combustível e água oleosa na embarcação gerou um embate entre as empresas sobre a responsabilidade pela limpeza e descarte correto dos poluentes.

O presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval, deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), disse que a eventual assinatura de contrato para a construção dos navios "é uma grande notícia" para a cidade, que já teve cerca de 24 mil trabalhadores em estaleiros. "



O fortalecimento do sistema Petrobras, com o programa de renovação e ampliação da frota, significa mais emprego e renda e gera novas oportunidades para a indústria naval brasileira”, comemorou Lindenmeyer.

A insatisfação do governo e de sindicatos com a demora em aprovar licitações para a compra de navios foi um dos motivos que levou à demissão de Jean Paul Prates do comando da estatal. Ao assumir o comando da companhia, Magda Chambriard colocou o projeto entre suas prioridades.

A Transpetro foi responsável por parte relevante do programa de incentivo à indústria naval dos primeiros governos Lula, com um programa chamado Promef (Programa de Modernização e Expansão da Frota), que incentivou a abertura de novos estaleiros no Brasil.

Esse programa previa índices de conteúdo nacional nas embarcações e terminou com navios inacabados após o início da "Lava Jato", que contou com delação premiada do ex-presidente da Transpetro Sergio Machado.

Atualmente, estaleiros especializados em módulos para plataformas de petróleo têm trabalhado com maior intensidade no Brasil. Mas grandes instalações construídas no último ciclo de incentivo ao setor seguem operando bem abaixo da capacidade.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data: 11/11/2024*

## MINISTÉRIO DE PORTOS CONFIRMA FECHAMENTO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT PARA A CÚPULA DO G20

O aeroporto central do Rio de Janeiro será fechado nos dias 18 e 19 de novembro, quando acontece a cúpula de chefes de Estado do G20

*Por Paula Martini, Valor — Rio*



*Pista do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro — Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil*

O ministério de Portos e Aeroportos confirmou nesta sexta-feira (8) o fechamento do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, nos dias 18 e 19 de novembro, quando acontece a cúpula de chefes de Estado do G20. A interrupção das atividades no terminal foi um pedido do prefeito do Rio, Eduardo Paes (PSD). A decisão foi tomada com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

A reunião de mais alto nível do G20, grupo de 19 países mais ricos do mundo além de União Europeia (UE) e Africana, será realizada no Museu de Arte Moderna do Rio (MAM Rio), a 550 metros do Santos Dumont. São esperados 55 representantes de países e organizações internacionais.

As operações comerciais serão transferidas para o Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão, na zona norte. De acordo com a Pasta, a prefeitura do Rio planejou, em coordenação com órgãos federais, a operação das vias de acesso ao Galeão para evitar transtornos de trânsito à população.

Na semana passada, Paes afirmou que o fechamento do aeroporto havia sido solicitado diretamente ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Segundo o prefeito, a medida é necessária para garantir a operação logística e a segurança dos chefes de Estado durante o evento.

### Megaferiado

Para facilitar o deslocamento das delegações também foi decretado feriado para algumas categorias nos dias 18 e 19 de novembro. Com isso, haverá um “megaferiado” de seis dias (de 15 a 20 de novembro) no município do Rio.

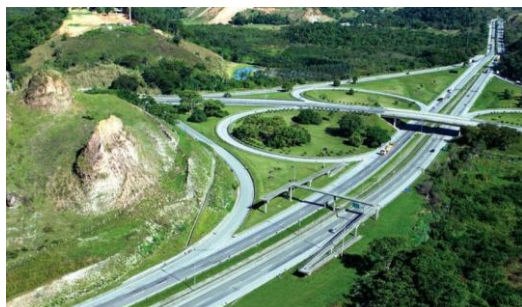
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/11/2024

## ECORODOVIAS SEGUIRÁ SELETIVA QUANTO A NOVOS LEILÕES, DIZ PRESIDENTE

“É evidente que a gente foi seletivo nos últimos anos e continua sendo. A oferta na Sorocabana é fruto dessa seletividade”, diz Marcello Guidotti, presidente da companhia

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



*Ecorodovias, concessão da Rio-Valadares — Foto: Divulgação/CRT/Governo Federal*

A Ecorodovias deverá seguir seletiva quanto aos novos projetos de concessão, afirmou Marcello Guidotti, presidente da companhia, em teleconferência com analistas, nesta sexta-feira (8).

Questionado sobre o lance no lote Rota Sorocabana — em que a Ecorodovias travou disputa acirrada com a CCR, que acabou levando o ativo — o executivo afirmou que a empresa esperava “boas condições de retorno” no projeto.

“É evidente que a gente foi seletivo nos últimos anos e continua sendo. A oferta na Sorocabana é fruto dessa seletividade”, disse.

“Para frente, continuamos com a mesma linha. Tem muito ‘pipeline’, projetos grandes, menores, e a empresa analisa um a um, vê quais os impactos, a capacidade. (...) , e sempre com olhar de sustentabilidade, temos execução de ‘capex’ [investimentos] alto contratada, os resultados operacionais vêm batendo nossas expectativas”, afirmou Guidotti.

“Temos outras alternativas, reciclagem. [Os projetos] Têm que ser olhados com cautela, sendo seletivos, com taxas de retorno atrativas”, completou.

### Processo competitivo da Eco101

O processo competitivo da Eco101, concessão da Ecorodovias que passa por repactuação com governo e Tribunal de Contas da União (TCU), deverá ser realizado entre março e abril de 2025, segundo Andrea Fernandes, diretora de Finanças Corporativas da empresa.

“Esse processo está em curso desde o começo de novembro. Foi aberta consulta pública para edital, com encerramento previsto em 18 de dezembro. O edital é previsto para janeiro, então o processo competitivo deve migrar para março, abril de 2025”, afirmou, na teleconferência.

### Concessão do Ecoporto

A concessão do Ecoporto, terminal da Ecorodovias no Porto de Santos, deverá ser encerrada em dezembro e dará lugar a contratos de transição, afirmou Marcello Guidotti, presidente da companhia.

O contrato do terminal deveria ter se encerrado em junho de 2023, mas a empresa conseguiu, com o governo federal, seguir à frente da operação de forma liminar. A atual gestão do porto chegou a estudar a renovação da concessão do Ecoporto, mas o projeto, que já tinha sido negado no governo passado, sofreu questionamentos do TCU.

Recentemente, o plano da prorrogação foi definitivamente derrubado, com a decisão do governo federal de fazer a licitação do terminal de contêineres STS10, em um terreno que incluirá a área atual do Ecoporto.

Segundo Guidotti, os contratos de transição, que têm caráter temporário, deverão durar até que o leilão do STS10 seja realizado. "Esta licitação deve demorar algum tempo, estamos negociando contratos de transição, verificando condições para ter contratos seguros até sair nova licitação".

"O contrato provavelmente deve se concluir e entraremos em contratos de transição que possam garantir segurança operacional e um mínimo de investimentos. Estamos discutindo e devemos ter até dezembro essa solução", completou o executivo.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 11/11/2024

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### MPOR E ANTAQ APRESENTAM 6 GTS DO PROGRAMA NAVEGUE SIMPLES

*Da Redação Navegação 11/11/2024 - 18:20*



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciaram os seis grupos de trabalho (GTs) do programa Navegue Simples, que atuarão ao longo dos próximos anos. O primeiro grupo, ativo desde julho de 2023, é focado na simplificação e desburocratização dos processos da Antaq e do ministério para terminais privados, tendo sido criado logo após o lançamento do programa.

Os grupos de trabalho terão um ciclo temporário de 12 meses, apresentando seus resultados em agosto. A segunda etapa será de julho de 2025 a junho de 2026, seguida pelo terceiro ciclo de julho de 2026 a junho de 2027 e, por fim, o quarto ciclo de julho de 2027 a junho de 2028. Os temas dos GTs abrangem licenciamento ambiental para instalações portuárias privadas fora do porto público, destinação de terrenos e espaço físico em águas públicas da União para essas instalações, simplificação de processos de arrendamentos, adaptação às mudanças climáticas em portos e inovação no ambiente portuário.

Recentemente, a Antaq aprovou o relatório do primeiro grupo de trabalho, que apresentou sugestões para agilizar os processos de autorização de terminais privados. No curto prazo, o programa Navegue Simples permitirá maior eficiência e transparência nos processos de autorização, reduzindo prazos. Em médio e longo prazo, as recomendações devem resultar em uma modernização significativa do ambiente regulatório, com centralização e padronização dos processos e adoção de sistemas eletrônicos de gestão, promovendo uma comunicação mais eficiente entre os órgãos envolvidos.

**Fonte:** Portal Portos e Navios - RJ

**Data:** 11/11/2024

#### EQUINOR E CEPETRO/UNICAMP INAUGURAM LABORATÓRIO FOCADO NO PRÉ-SAL

*Da Redação Offshore 11/11/2024 - 18:25*



Com investimentos de R\$ 12,5 milhões, o novo laboratório no Centro de Estudos de Energia e Petróleo da Unicamp (Cepetro) busca aumentar a eficiência nas operações e reduzir a pegada de carbono na produção de petróleo e gás. A instalação, patrocinada pela Equinor, permitirá simular condições reais de campos de pré-sal, buccando o aprimoramento de modelos de produção e previsão de fenômenos críticos, como formação de parafinas e emulsões.

O Laboratório de Propriedades Termofísicas de Fluidos em Alta Pressão (PVTLab) utiliza equipamentos avançados para simular ambientes de até 1000 bar de pressão e temperaturas de até 200°C. A estrutura também permite observar reações em fluidos de CO<sub>2</sub> para aplicações em captura de carbono, ajudando a caracterizar fluidos em condições de alta pressão e temperatura, um desafio essencial para a eficiência das operações no pré-sal.

Andrea Achoa, da Equinor Brasil, destaca que a parceria busca fortalecer o desenvolvimento de tecnologias sustentáveis na indústria e contribuir com a formação acadêmica. O diretor do Cepetro, professor Marcelo Castro, reforça que o apoio da Equinor viabiliza avanços que aprimoram a eficiência e descarbonização da produção, ao mesmo tempo em que enriquecem o treinamento de alunos e pesquisadores.

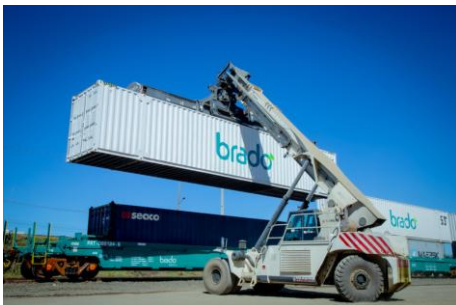
O laboratório integra a série de projetos da Equinor em pesquisa, desenvolvimento e inovação no Brasil, que já somam aproximadamente R\$ 600 milhões em investimentos. A empresa possui atualmente cerca de 35 projetos, abordando desde tecnologias para a indústria do petróleo até soluções de baixo carbono.

A inauguração ocorreu durante a VI EPIC Conference, evento do Energy Production Innovation Center (EPIC), iniciativa da Equinor, Unicamp e Fapesp, cujo objetivo é desenvolver conhecimento e soluções para otimização e descarbonização de operações. Com quatro linhas de pesquisa, o centro envolve cerca de 100 pesquisadores e conta com um Conselho Científico que promove a internacionalização dos estudos por meio de colaboração com universidades estrangeiras.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 11/11/2024*

## BRADO REGISTROU 10,7 MIL CONTÊINERES MOVIMENTADOS EM OUTUBRO

*Da Redação Portos e logística 11/11/2024 - 18:27*



A Brado anunciou mais de 10,7 mil contêineres movimentados em outubro de 2024. A marca foi atingida no dia 31, contabilizando um total de 10.708 contêineres transportados, superando o recorde anterior de 10.137 contêineres em agosto de 2023. O crescimento foi impulsionado principalmente pelo mercado externo, com destaque para o transporte de algodão, madeira e minério. No mercado interno, as maiores movimentações foram registradas para defensivos agrícolas e produtos de higiene e limpeza.

Entre as rotas operadas, o Corredor Norte – que conecta Rondonópolis (MT) a Sumaré e Santos (SP) – teve o maior volume já registrado na história da Brado. No Paraná, a rota entre Cascavel e Paranaguá também alcançou sua maior movimentação. Na Malha Central, que atende Goiás e estados vizinhos e foi inaugurada recentemente, o volume cresceu em relação ao mês anterior, consolidando-se como uma nova rota estratégica para a empresa.

Segundo o diretor de operações da Brado, Ederson Padilha da Costa, o recorde reflete não apenas o crescimento da operação, mas o empenho em aumentar a qualidade e eficiência dos serviços prestados. "Esse número representa muito mais do que o crescimento da operação. Ele só foi atingido porque trabalhamos muito para elevar nossa qualidade e eficiência operacional, atingindo um nível de serviço reconhecido pelo mercado e que se transformou em um diferencial competitivo", afirmou Costa.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 11/11/2024*

## LOG-IN APRESENTA CRESCIMENTO NO 3º TRIMESTRE

*Da Redação Navegação 11/11/2024 - 19:31*





A Log-In Logística Integrada registrou avanços no terceiro trimestre de 2024, com a receita operacional líquida (ROL) atingindo R\$ 707,3 milhões, uma alta de 13,6% em relação ao mesmo período de 2023. No acumulado do ano, a receita chegou a R\$ 2 bilhões, impulsionada pelo desempenho em navegação, transporte rodoviário e operações portuárias.

O segmento de "Navegação Costeira" apresentou um crescimento de 21,2%, somando R\$ 452,2 milhões, com destaque para o serviço Feeder, que alcançou 134,1 mil TEUs no trimestre. No "Terminal Portuário de Vila Velha (TVV)", a receita foi de R\$ 91,7 milhões, acompanhada de melhorias estruturais, como o retrofit dos portêineres, que visa aumentar a eficiência operacional. O "Transporte Rodoviário de Cargas" também cresceu, totalizando R\$ 151 milhões, impulsionado pela expansão de frota e novas tecnologias sustentáveis.

Os indicadores do terceiro trimestre de 2024 para as operações de Navegação Costeira evidenciam a robustez dos negócios, segundo avaliação da Log-In. No período, essa torre de negócios registrou um crescimento de 21,2% na ROL, somando R\$ 452,2 milhões. Esse crescimento foi impulsionado, sobretudo, pelo desempenho recorde no volume de Feeder, que alcançou 134,1 mil TEUs, o maior já registrado para um terceiro trimestre. Esse avanço foi possível graças ao serviço Shuttle Navegantes, lançado no segundo trimestre de 2024, e pelo aumento da movimentação de cargas de armadores internacionais, o que gerou necessidades de embarques contingenciais, em função do congestionamento dos portos.

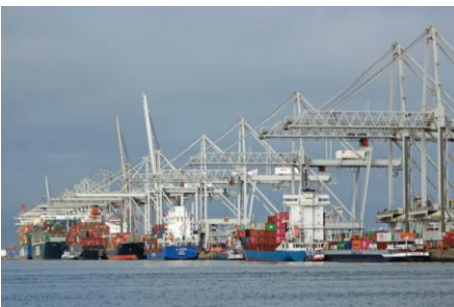
Além disso, com a adição de um novo navio à frota, o volume transportado superou as expectativas do mercado, aumentando significativamente o número de transportes na modalidade porta-a-porta. Combinados, os serviços de Cabotagem, Mercosul e Feeder contribuíram para o crescimento expressivo no volume total de navegação, que somou 198,6 mil TEUs, um aumento de 46% sobre o mesmo período do ano anterior. Levando em consideração os nove primeiros meses do ano, o crescimento no volume total da navegação foi de 64,8%, em comparação ao 9M23, alcançando a marca de 559,4 mil TEUs.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 11/11/2024**

## PORTO DE ROTERDÃ DEFINIU TARIFAS PORTUÁRIAS PARA PRÓXIMOS 3 ANOS

**Da Redação Portos e logística 11/11/2024 - 18:29**



A Autoridade Portuária de Roterdã definiu as tarifas portuárias e portuárias interiores para os próximos três anos, com alterações que incluem um índice de sustentabilidade. Em consulta com a Deltalinqs e a Association of Rotterdam Shipbrokers and Agents (VRC), a nova abordagem entra em vigor em 1º de janeiro de 2025, visando alinhar-se com metas ambientais e de eficiência. As tarifas portuárias para 2025 terão um aumento de 6%, seguido de 3,5% em 2026 e 2,5% em 2027.

Descontos previamente oferecidos serão eliminados para simplificar o cálculo das taxas, e descontos focados em sustentabilidade e eficiência serão incrementados. A partir de 2025, embarcações com alta pontuação no Environmental Ship Index (ESI) ou com certificação Green Award terão tarifas reduzidas. Além disso, o fator de carga será considerado, beneficiando embarcações que operam com alta eficiência de transporte por tonelada, reduzindo emissões.

Nas tarifas de portos interiores, haverá uma contribuição de sustentabilidade de 5%, cujas receitas serão investidas em iniciativas de sustentabilidade no setor de transporte fluvial. Embarcações com certificados Green Award terão descontos progressivos: 15% para Bronze e Silver, 30% para Gold e 100% para Platinum. Barcos que compartilham dados de localização por rastreamento com o Porto

de Roterdã também recebem desconto de 5% nas taxas portuárias, incentivando transparência e segurança.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 11/11/2024*

## TECON RIO GRANDE OPERA NOVAS LINHAS INTERNACIONAIS

*Da Redação Portos e logística 11/11/2024 - 18:23*



A Wilson Sons iniciou a operação de uma nova rota marítima, o MEDSA Service, em parceria com a SeaLead, no terminal Tecon Rio Grande, no Rio Grande do Sul. O serviço conecta a América do Sul ao Mediterrâneo, com escala direta até o Marrocos, facilitando o comércio com o Norte da África, Mediterrâneo, Oriente Médio e Índia.

A rota opera com cinco navios, com capacidades entre 1.349 e 1.930 TEUs, ampliando a oferta de transporte de contêineres. O serviço inclui o transbordo de cargas oriundas dos portos de

Buenos Aires, na Argentina, e Montevideu, no Uruguai, no Tecon Rio Grande.

O diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti, destaca que a nova linha apoia o comércio exterior do Rio Grande do Sul. O terminal conta com 900 metros de cais, capacidade para operar 1,4 milhão de TEUs e atende a mais de 3 mil clientes, incluindo embarcações de grande porte, como o modelo New Panamax.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 11/11/2024*

## GOVERNO REGULAMENTA DEPRECIÇÃO ACELERADA PARA NAVIOS-TANQUE

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 08/11/2024 - 23:48*



Decreto, publicado nesta sexta-feira (8), prevê regras para concessão de quotas para construção de navios para cabotagem de petróleo e derivados em estaleiros no Brasil. Benefício fiscal terá limite de R\$ 1,6 bilhão

O governo federal regulamentou a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos produzidos no Brasil destinados ao ativo imobilizado e empregados exclusivamente na atividade de cabotagem de petróleo e seus derivados. O decreto 12.242/2024, publicado

em edição extraordinária do Diário Oficial nesta sexta-feira (8), estabelece que o benefício é aplicável às aquisições de navios-tanque novos cujos contratos tenham sido celebrados até 31 de dezembro de 2026 e que operem na cabotagem de petróleo e seus derivados a partir de 2027.

A renúncia fiscal decorrente da depreciação acelerada para essas embarcações é limitada a R\$ 1,6 bilhão e terá vigência a partir de 1º de janeiro de 2027 até 31 de dezembro de 2031. Terão direito à depreciação acelerada novos navios com aquisições após o decreto, produzidos em estaleiro no Brasil conforme índices mínimos de conteúdo local definidos pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE).

“Na definição dos índices mínimos de conteúdo local (...), o CNPE considerará o dinamismo inerente ao setor de transporte de petróleo e seus derivados e se baseará em dados concretos sobre a capacidade da indústria, de forma a garantir que os custos decorrentes da política sejam proporcionais aos benefícios auferidos”, pontua o decreto.

A utilização das quotas diferenciadas de depreciação acelerada ficará condicionada à habilitação prévia pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria,

Comércio e Serviços (MDIC) e à habilitação definitiva pela Receita Federal (RFB/Ministério da Fazenda). MDIC, MME e RFB poderão, dentro de suas competências, editar normas complementares; realizar inspeções e auditorias nas pessoas jurídicas habilitadas para a fruição do benefício fiscal; e requisitar, a qualquer tempo, a apresentação de informações relativas à concessão deste instrumento.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) fará a mensuração e a fiscalização do cumprimento dos índices mínimos de conteúdo local. A agência reguladora deverá encaminhar do MDIC, em até três meses após a finalização de cada etapa de construção do navio-tanque, as informações relativas à mensuração e à fiscalização do cumprimento dos índices mínimos de conteúdo local para acompanhamento, controle e avaliação.

### Tramitação no Congresso

No final de outubro, o presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), prorrogou por 60 dias o prazo de vigência da medida provisória (MPV 1.255/2024), que trata da autorização de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque construídos no Brasil empregados exclusivamente na cabotagem de petróleo e seus derivados. Com a prorrogação, a data final para deliberação da matéria passou para 3 de fevereiro de 2025. A MPV, encaminhada pelo governo ao Congresso no final de agosto, aguarda a instalação da comissão mista e entrou em regime de urgência no último dia 11 de outubro.

### Leia também:

**Consórcio entre Ecovix e Mac Laren avança em licitação para 4 petroleiros da Transpetro**

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/consorcio-entre-ecovix-e-mac-laren-avanca-em-licitacao-para-4-petroleiros-da-transpetro>

**MP da depreciação acelerada de navios tem prazo prorrogado por 60 dias**

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/mp-da-depreciacao-acelerada-de-navios-tem-prazo-prorrogado-por-60-dias>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/11/2024

## COSTA FILHO CONFIRMA TRANSFERÊNCIA DO TERMINAL DE CRUZEIROS DE SANTOS

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 08/11/2024 - 21:06



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou a transferência do terminal de cruzeiros do Porto de Santos, o Concais, do cais de Outeirinhos para o Parque Valongo, em evento que marcou a abertura da temporada de cruzeiros. A mudança visa revitalizar o Centro Histórico de Santos, oferecendo mais conforto aos turistas e fomentando o crescimento do setor de cruzeiros no Brasil. O evento ocorreu a bordo do navio Seaview. Durante a solenidade, o ministro destacou a importância do turismo para a economia brasileira e o potencial de crescimento dos cruzeiros, que devem atrair mais

de um milhão de visitantes nesta temporada. Ele também agradeceu à MSC por seu compromisso com o Brasil, com a operação de 14 navios e mais de uma centena de escalas.

O ministro também informou que o processo para a construção do túnel Santos-Guarujá será enviado ao Tribunal de Contas da União (TCU) até dezembro, com previsão de licitação para o primeiro semestre de 2025. Com investimentos de R\$ 12 bilhões em infraestrutura em andamento, incluindo dragagem e melhorias perimetrais, a expectativa é de que essas obras gerem empregos e impulsionem o desenvolvimento regional.

Antes da cerimônia de abertura dos cruzeiros, o ministro participou da inauguração do Terminal 32 da Suzano e da segunda fase de outro terminal da empresa no Porto de Santos. Com a ampliação, a



exportação de celulose pela Suzano deverá aumentar de 4,6 para 6,6 milhões de toneladas anuais, atendendo a mais de 100 países. O presidente da Suzano, João Alberto de Abreu, destacou que os novos terminais são parte de um investimento de R\$ 22,2 bilhões na nova fábrica de Ribas do Rio Pardo (MS), que está gerando empregos em todo o país.

A prefeita em exercício, Renata Bravo, ressaltou a contribuição da Suzano para a economia local, com a geração de 600 empregos em Santos. O ministro Silvio Costa Filho reforçou o compromisso do governo federal com a infraestrutura e o desenvolvimento econômico, destacando investimentos do PAC, que destinou 60% de seus recursos para projetos que incentivam o crescimento econômico e a geração de empregos.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 08/11/2024**

### PORTO DE SANTOS INAUGURA 2 TERMINAIS PARA CELULOSE

*Da Redação Portos e logística 08/11/2024 - 21:02*



O Porto de Santos (SP) inaugurou, nesta sexta-feira (8), dois terminais de carga, o terminal da Suzano (T-32) e a segunda fase do terminal DP World (DPW). Com foco na movimentação de celulose e papel, as novas instalações aumentam a capacidade do porto, que passará de 4,6 milhões para 6,6 milhões de toneladas anuais, a partir de investimentos de quase R\$ 450 milhões. No terminal T-32, foram realizadas obras de infraestrutura que incluem a reconstrução do Gate 14, expansão de áreas internas e novas passarelas para pedestres, que ampliam a segurança e a capacidade de exportação de celulose. O terminal, especializado em carga não containerizada, ocupa uma área de 33 mil m<sup>2</sup> e é vital para a logística de exportação do setor.

Já no terminal DPW, a fase 2 trouxe uma ampliação de mais de 15 mil m<sup>2</sup> no armazém de celulose, elevando a capacidade de armazenamento em quase 40% e possibilitando uma movimentação anual de até 5 milhões de toneladas. Foram construídos novos edifícios para o recebimento de cargas, áreas de manutenção e infraestrutura de apoio, como vestiários e refeitórios, que melhoram as condições de trabalho e suporte para os funcionários.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que essas obras trazem não só melhorias de infraestrutura, mas também mais eficiência e segurança para as operações, promovendo um aumento nas exportações e impulsionando a economia brasileira no cenário global. Ele ressaltou que a expansão das atividades da Suzano, uma multinacional que opera em mais de 100 países, fortalecerá o Brasil nas cadeias globais de exportação.

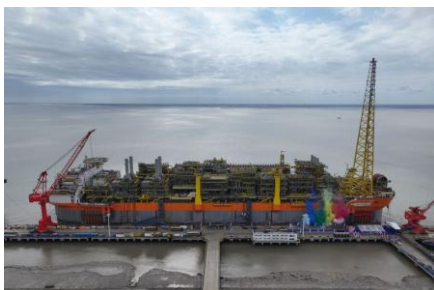
Costa Filho também anunciou o avanço de projetos estratégicos, como o Túnel Santos-Guarujá, cuja licitação está prevista para o início do próximo ano, e a concessão da dragagem do porto, que deverá elevar o calado, aumentando a competitividade do terminal para navios de maior porte.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 08/11/2024**

### SBM PREPARA VINDA DA FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO' PARA O BRASIL

*Da Redação Offshore 08/11/2024 - 18:01*



O estaleiro Cosco Shipping (Qidong) Offshore, na China, realizou, nesta sexta-feira (8), a cerimônia de batismo do FPSO Alexandre de Gusmão, construída para operar no Brasil. A embarcação, desenvolvida para a Petrobras, terá um contrato de operação de 22 anos. A unidade agora se prepara para iniciar sua jornada até o Brasil, onde será incorporada à frota da SBM Offshore para operações de longo prazo.



"O FPSO Alexandre de Gusmão representa um feito notável de esforço humano, aproveitando a melhor expertise do mundo todo. É uma colaboração verdadeiramente global de milhares de pessoas em centenas de organizações, unidas para entregar um mega produto. Um desempenho excepcional de segurança e um produto de alta qualidade, mantendo-se dentro do cronograma. Estamos muito orgulhosos em ver o FPSO Alexandre de Gusmão se juntando à frota da SBM Offshore muito em breve", disse o COO da SBM Offshore, Alex Glenn.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/11/2024

## FIRJAN APONTA POSSÍVEL CRESCIMENTO NA PRODUÇÃO DE CAMPOS MADUROS

Da Redação Offshore 08/11/2024 - 22:46



A Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) divulgou uma nota técnica ressaltando que ajustes regulatórios poderiam aumentar a produção de petróleo e gás nos campos maduros do Brasil. O documento, intitulado "A relevância de campos maduros e marginais para o estado do Rio", destaca que o fortalecimento desse setor é essencial para ampliar a autossuficiência energética do país e reduzir a dependência de importações. A análise dos dados do Painel Dinâmico de Campos Maduros e Marginais mostra que, entre 2020 e

2024, campos beneficiados por incentivos aumentaram a produção em 23%, enquanto os demais apresentaram queda de 35%.

A Firjan defende políticas públicas que incentivem investimentos, simplifiquem processos regulatórios e promovam o uso de novas tecnologias, especialmente para produtoras de pequeno e médio porte. Segundo a gerente geral de petróleo, gás, energias e naval da Firjan, Karine Frago, reduzir alíquotas de royalties em produções incrementais tem sido eficaz para estender a vida útil dos campos, melhorar o fator de recuperação e facilitar a adoção de tecnologias sustentáveis.

Em 2023, a produção dos campos maduros gerou R\$ 6,5 bilhões em royalties, dos quais 70% foram originados no estado do Rio de Janeiro. Campos beneficiados por reduções de royalties responderam por R\$ 1,16 bilhão desse montante. A nota técnica e o painel dinâmico de campos maduros e marginais foram apresentados em um evento promovido pela Firjan na sede da operadora Prio, no Rio de Janeiro, que contou com a participação de representantes do setor e do governo. Acesse a NT pelo site da Firjan.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/11/2024

## PORTO DE ITAJAÍ RETOMA DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO NO COMPLEXO PORTUÁRIO

Da Redação Portos e Logística 08/11/2024 - 23:00



A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) anunciou a retomada dos trabalhos de dragagem de manutenção no complexo portuário do Rio Itajaí-Açu. A operação começou nesta sexta-feira (8), às 8 horas da manhã, com o uso da draga de injeção de água NJORD. Em breve, uma draga de sucção do tipo Hopper, possivelmente a Utrecht ou a HAM 316, ambas de origem holandesa, será adicionada para dar continuidade aos serviços sob a supervisão da empresa Van Oord. Esses equipamentos possuem capacidade de armazenamento de até 18 mil metros cúbicos (m<sup>3</sup>) de sedimentos, operando continuamente para garantir a navegabilidade do canal e a segurança das operações portuárias.

A dragagem é necessária para remover sedimentos e manter a profundidade do canal de até 14 metros, permitindo o tráfego seguro de navios maiores e ajudando a prevenir enchentes, facilitando o escoamento de águas pluviais do Vale do Itajaí. O superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, ressaltou a importância da retomada das atividades de dragagem após um período de suspensão devido a negociações contratuais com a Van Oord.

Um acordo financeiro entre a superintendência e a Van Oord foi firmado, estabelecendo um termo de aditivo contratual, que inclui a quitação de dívidas, um plano de parcelamento e a continuidade dos serviços até fevereiro de 2026. Veiga agradeceu o apoio de órgãos como a Secretaria Nacional de Portos, Antaq, a empresa Portonave e a Capitania dos Portos, que contribuíram para viabilizar o retorno dos trabalhos.

Paralelamente, a SPI está passando por um processo de transição, com reuniões realizadas entre a equipe atual e a futura administração, que assumirá em janeiro de 2025. O superintendente afirmou que as informações e planejamentos estão sendo compartilhados para garantir uma transição tranquila e transparente. Veiga destacou que, apesar de desafios, a atual gestão entrega um porto financeiramente estável, com movimentação crescente de contêineres e pronto para a próxima temporada de cruzeiros, visando o fortalecimento contínuo das operações portuárias de Itajaí.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 08/11/2024*

## CLI LANÇA PLANO DE DESCARBONIZAÇÃO E AÇÕES AFIRMATIVAS EM OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 08/11/2024 - 23:55*



Empresa define metas de redução de emissões até 2050 e avança em iniciativas de inclusão de mulheres e pessoas com deficiência

A CLI - Corredor Logístico e Infraestrutura lançou um plano de descarbonização que abrange suas operações nos portos de Santos (SP) e Itaqui (MA), além de seu escritório administrativo em São Paulo. O plano foi aprovado pelo conselho de administração em setembro de 2024 e estabelece uma meta de redução de 59% nas emissões de carbono até 2034 e de 90%

até 2050, tomando como base os níveis de 2023. A empresa destinará R\$ 25 milhões para essa transição nos próximos 16 anos, com ações que incluem o uso de energia 100% renovável, reciclagem de fluidos, eletrificação de equipamentos e substituição de veículos leves por modelos a etanol.

A CLI planeja formalizar o compromisso com o Science Based Targets initiative (SBTi) em 2025, para assegurar que o plano esteja alinhado com os padrões de redução de emissões definidos pela iniciativa. Denise Batista, gerente de Relações com Investidores e ESG, destaca que o sucesso das metas de descarbonização dependerá de uma colaboração ampliada. "Para atingirmos nossas metas de descarbonização, não basta a atuação direta da CLI. Esse é um esforço coletivo que envolve nossos colaboradores, clientes e fornecedores", afirmou Batista à Portos e Navios.

Além do compromisso ambiental, a CLI vem promovendo ações afirmativas para ampliar a presença feminina em suas operações, especialmente em funções que tradicionalmente têm baixa representação de mulheres no setor portuário. Segundo a empresa, atualmente 36% das novas contratações para vagas que não exigem força física são ocupadas por mulheres, superando a meta inicial de 30%. Na área administrativa, elas representam 67% do quadro de funcionários. A CLI também promove contratações afirmativas para pessoas com deficiência, com foco nos programas de aprendizado e estágio.

De acordo com Thiago Pereira, gerente de Gestão de Pessoas e Saúde, as medidas incluem adaptações no ambiente de trabalho e capacitações específicas para promover maior inclusão.

“Estamos criando um espaço mais inclusivo e acolhedor, que valoriza as diferentes contribuições,” afirmou Pereira. A CLI também implementou iniciativas como o programa Bebê CLI, que oferece suporte às colaboradoras durante a gravidez e a primeira infância de seus filhos.

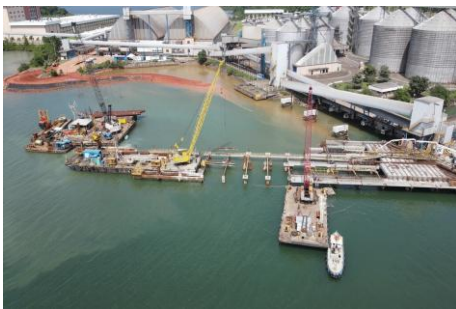
A CLI é signatária de uma série de compromissos ESG (Ambiental, Social e Governança), como o Manifesto ESG da Autoridade Portuária de Santos e a Aliança Brasileira para Descarbonização dos Portos. A empresa também possui certificações ISO e participa de iniciativas de responsabilidade social, como o Pacto Global da ONU.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 08/11/2024*

## EXPANSÃO PORTUÁRIA SOMA R\$ 400 MILHÕES NA CARTEIRA DE PROJETOS DA BELOV

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 08/11/2024 - 22:55*



Empresa conduz obras em Santos (SP), São Luís (MA) e na Bahia, apostando em soluções de engenharia para superar demandas de infraestrutura e questões ambientais no setor portuário

O grupo Belov está à frente de uma série de projetos de infraestrutura portuária no Brasil, incluindo a ampliação do terminal da COFCO em Santos (SP), a construção do berço 98 para a Emap em São Luís (MA) e reforços estruturais em terminais na Bahia, como o Terminal de Madre de Deus. Essas

obras, estimadas em R\$ 400 milhões, demandam mais de duas mil toneladas de equipamentos e visam aumentar a capacidade e eficiência logística dos portos brasileiros, segundo a empresa.

"O Brasil tem um grande potencial produtivo e uma demanda por infraestrutura portuária que precisa acompanhar essa capacidade, tanto para exportação quanto para o mercado interno de cabotagem", afirmou Sérgio Belov, sócio-diretor do grupo, à Portos e Navios. Segundo ele, o movimento de importações e o aumento de concessões e terminais de uso privado (TUPs) intensificam a necessidade de expansão e modernização dos terminais, criando oportunidades para o setor de engenharia e construção no país.

A empresa também enfrenta desafios em projetos de dragagem e expansão de calado, principalmente em áreas com estruturas submersas antigas, como embarcações naufragadas e objetos metálicos próximos aos berços de atracação. Em operações anteriores nos portos de Salvador e Aratu, na Bahia, o grupo executou contenções submarinas e reforços subaquáticos para permitir que essas estruturas suportassem aumentos de calado, essenciais para o fluxo de embarcações de grande porte. "A execução desse tipo de operação exige tecnologias específicas e conhecimento técnico que nem sempre são de fácil aplicação, especialmente em portos com grande histórico de uso", explicou Belov.

Quanto aos impactos ambientais, o grupo afirma que adota práticas rigorosas de conformidade, além de buscar soluções sustentáveis em cada projeto. Hildegardo Nogueira, também sócio-diretor do grupo, comenta que a empresa realiza investimentos constantes em equipes qualificadas e equipamentos modernos para assegurar a conformidade ambiental e mitigar os impactos das obras. "Temos uma abordagem que considera a legislação ambiental uma oportunidade para incorporar práticas de sustentabilidade, e o diálogo com os órgãos reguladores é fundamental para o andamento dos projetos", disse Nogueira.

Para acompanhar as novas exigências tecnológicas e de sustentabilidade, o grupo investe em treinamentos e auditorias constantes, com um Manual de Gestão de Obras (MGO) atualizado anualmente conforme as práticas de ESG (Environmental, Social, and Governance). "Essa estratégia é essencial para garantir a excelência e atender às expectativas de inovação e sustentabilidade do setor", reforçou Nogueira.

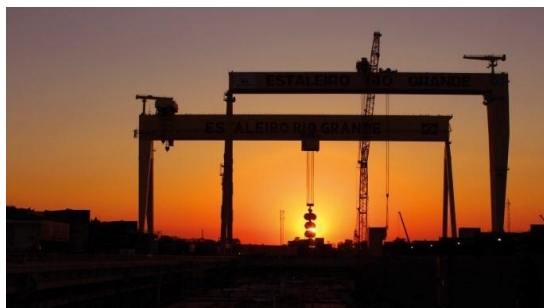
O grupo Belov observa com otimismo o crescimento dos investimentos públicos no setor portuário e acredita que políticas de concessão e expansão de portos podem ajudar o Brasil a atender melhor às demandas do comércio internacional e do mercado interno. "O desenvolvimento de uma infraestrutura robusta e adequada ao cenário global exige essa parceria entre setor público e privado, e estamos prontos para contribuir com nossa expertise", afirmou Sérgio Belov.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 08/11/2024*

## CONSÓRCIO ENTRE ECOVIX E MAC LAREN AVANÇA EM LICITAÇÃO PARA 4 PETROLEIROS DA TRANSPETRO

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 08/11/2024 - 16:04*



O consórcio formado pela Ecovix e pelo Estaleiro Mac Laren (RJ) se classificou para as próximas etapas da licitação da Transpetro, lançada em julho, que prevê a construção de 4 navios da classe Handy. Os petroleiros terão de 15 mil a 18 mil toneladas de porte bruto (TPB) e serão destinados à movimentação de produtos claros. A classificação preliminar por preço global dos lances das empresas proponentes foi divulgada nesta sexta-feira (8). A Transpetro informou que, após a abertura das propostas comerciais, a concorrência segue agora para

as próximas etapas por meio de sua comissão de licitação, que irá avaliar as propostas recebidas e dar continuidade ao processo até a homologação do resultado final. Caso o resultado seja homologado, os cascos serão construídos no Estaleiro Rio Grande (RS), de propriedade da Ecovix, e a finalização será no Mac Laren, em Niterói (RJ).

Após a abertura das propostas comerciais, a comissão de licitação irá iniciar a fase de negociação. Em seguida, serão analisadas as condições de habilitação, com a verificação de documentação para qualificação jurídica, econômica e técnica. De acordo com a Transpetro, será julgado vencedor da licitação o estaleiro com a proposta classificada em primeiro lugar e que apresente todos os requisitos e documentos exigidos. Após esse trâmite, será aberto prazo para recursos. Ao final, será feita a divulgação do resultado dos recursos e a formalização da proposta vencedora na Petronect.

A Transpetro pretende lançar um total de quatro editais ligados ao programa de renovação e ampliação da frota da companhia (TP 25), para construção de até 25 navios de cabotagem, entre petroleiros e gaseiros, que vão atender prioritariamente às demandas de transporte de produtos da Petrobras. Além dos Handy, a Transpetro vai adquirir gaseiros e embarcações de médio porte, sendo que 16 desses navios já estão previstos no Plano Estratégico 2024-2028 da holding. Os trâmites de governança para a aprovação do próximo lote de navios previstos no programa já foram iniciados, com a publicação dos próximos editais estimada para ocorrer entre o final de 2024 e o começo de 2025.

A expectativa é que o contrato seja assinado nos próximos 30 dias. O presidente da Frente parlamentar mista em defesa da indústria naval, deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), afirmou que, apesar do processo não ter sido concluído, a notícia é importante para a retomada do setor naval e que o momento é de aguardar a fase de análise dos documentos e a assinatura do contrato. "O fortalecimento do sistema Petrobras, com o programa de renovação e ampliação da frota, significa mais emprego e renda e gera novas oportunidades para a indústria naval brasileira", comentou Lindenmeyer.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 08/11/2024*

## MODEC VÊ DESAFIOS TÉCNICOS E ECONÔMICOS PARA DESMANTELAMENTO NO BRASIL

*Daniilo Oliveira Indústria naval 07/11/2024 - 23:35*





Empresa identifica grande número de incertezas para períodos longos de planejamento para execução dos projetos. Atividade exige adaptação da indústria, cadeia de suprimentos, governo e autarquias no país

A Modec avalia que existe uma série de desafios para o desmantelamento de FPSOs no Brasil e que envolvem uma grande engenhosidade de investimentos e de estratégias para a atividade se consolidar no país. A empresa identifica um grande número de incertezas para períodos longos de planejamento para a execução desses projetos. Durante workshop sobre descomissionamento e reciclagem, o gerente PMO da Modec Serviços de Petróleo do Brasil, Jime Braga, ressaltou que o processo começa a ser pensado cinco anos antes da data final de produção, que é uma previsão contratual que pode ser estendida ou não, dependendo das análises econômica do operador e técnica da capacidade do ativo.

Braga considera que o fim da produção representa uma grande incerteza dos projetos de descomissionamento, que demandam diversos departamentos que precisam trabalhar em sincronia dentro do grupo e com todos os envolvidos com a operação da unidade. O engenheiro disse que os FPSOs têm restrição de espaço a bordo e as novas unidades estão sendo construídas cada vez maiores e com capacidade produtiva mais alta. Como a ocupação de espaço a bordo é grande, sobram menos áreas para materiais e execução de serviços que precisam de áreas para armazenamento de resíduos e embarque de equipamentos, por exemplo.

Braga lembrou que essa é uma atividade que ainda está exigindo a adaptação da indústria, cadeia de suprimentos, governo e autarquias no Brasil. Sem facilidades da embarcação atracada em instalação portuária, aumenta o risco de execução de projetos de desmantelamento no mar, além do progresso mais lento e do estresse às cadeias de suprimento.

"Se houvesse uma segurança de que a embarcação poderia ser descomissionada no Brasil, muitas atividades seriam trazidas para o estaleiro, beneficiando toda a cadeia produtiva", analisou Braga, durante workshop promovido, em outubro, pelo Cenpes/Petrobras, em conjunto com o Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF).

Braga acredita que são investimentos que poderiam ficar no Brasil, tanto pelo interesse dos proprietários e operadores do FPSO, quanto pelo interesse do desenvolvimento industrial. "Em nossas análises, consideramos inviável fazer descomissionamento no Brasil. A indústria e a Modec observam com cautela e interesse o que está acontecendo pioneiramente na Petrobras (P-32, no Estaleiro Rio Grande). Pode ser uma grande janela de oportunidades para evitar levar a embarcação para um estaleiro no exterior e lá executar todo investimento em descomissionamento", comentou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 07/11/2024*

## DESEMBOLSOS DE RECURSOS DO FMM AUMENTARAM 60% EM 9 MESES

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 07/11/2024 - 22:31*



Dados atualizados pelo Ministério de Portos e Aeroportos também contabilizam 72 obras concluídas este ano, cujos investimentos somam R\$ 1 bilhão

Os desembolsos de recursos do Fundo da Marinha Mercante totalizaram R\$ 668 milhões de janeiro a setembro, ante R\$ 797 milhões no mesmo período de 2023. O montante desembolsado pelos agentes financeiros às empresas beneficiadas representa um aumento de 59% em relação aos mesmos meses do ano passado (R\$ 420 milhões), de acordo com o último balanço do



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 126/2024  
Página 70 de 70  
Data: 11/11/2024  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), atualizado na última sexta-feira (4).



Fonte: MPor

Os dados, atualizados até setembro, também contabilizam 72 obras concluídas, cujo investimento total é de R\$ 1 bilhão, que corresponde ao valor de recursos aprovados pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM). Esse número inclui 36 docagens e reparos de embarcações, 31 modernizações de barcos de apoio, além da modernização e ampliação de um estaleiro e da construção de 4 embarcações.

O balanço cita a construção de dois rebocadores portuários, 1 PSV (transporte de suprimentos) e 1 catamarã. Entre as docagens e reparos, constam intervenções concluídas, tais como: 15 PSVs, 4 OSRVs (combate ao derramamento de óleo), 9 rebocadores portuários, 1 graneleiro, 1 gaseiro e 4 AHTS (manuseio de âncoras). Dentre as modernizações, destaque para 9 PSVs, 4 OSRVs, 2 ROVs, 1 AHTS e 1 WSV (estimulação de poços).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2024



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 11/11/2024