

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 126/2022
Data: 06/10/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NAVIO-VELEIRO CISNE BRANCO ATRACA NO PORTO DE SANTOS.....	4
COM HELICÓPTERO E BARCOS, PF REALIZA AÇÃO CONTRA O TRÁFICO INTERNACIONAL NO PORTO DE SANTOS; VÍDEO ...	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	5
EFICIÊNCIA DO SETOR TRANSPORTES É FUNDAMENTAL PARA REDUZIR EMISSÃO DE POLUENTES, DEFENDE MINISTRO	5
MARCO NO SETOR DE TRANSPORTES DO BRASIL, INFRA S.A. INICIA ATIVIDADES	6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	7
NOVA SEDE DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA, CAPE E SALA 360° SÃO ATIVADAS EM NATAL	7
DISCIPLINADA A SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DE PIS/PASEP E COFINS NAS OPERAÇÕES COM ÓLEO BUNKER	7
PORTAL PORTO GENTE	8
COMO BLOCO DE DEPUTADOS FEDERAIS ELEITOS PODE INFLUENCIAR NA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS	8
MARFRIG INVESTE EM PROGRAMA PARA TER MAIS EFICIÊNCIA LOGÍSTICA	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – UM NOVO ACESSO A SUAPE	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Fertilizantes reexportados 1</i>	12
<i>Fertilizantes reexportados 2</i>	12
<i>Navegantes 1</i>	12
<i>Navegantes 2</i>	12
NACIONAL - CADE ADIA JULGAMENTO DE INFRAÇÕES NO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO	12
NACIONAL - MINISTRO AFIRMA QUE HAVERÁ TEMPO HÁBIL PARA CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS	14
NACIONAL - CERIMÔNIA MARCA A CRIAÇÃO DA INFRA SA	15
NACIONAL - ULTRACARGO ABRE INSCRIÇÕES PARA ESTÁGIO E JOVENS PROFISSIONAIS	16
NACIONAL - INSCRIÇÕES PARA O PROGRAMA DE TRAINEE 2023 DA VLI TERMINAM HOJE.....	17
REGIÃO SUL - OPERAÇÕES DE CONTÊINERES CHEIOS CRESCEM 3% EM ITAJAÍ E NAVEGANTES	18
REGIÃO SUL - CONSÓRCIO ARREMATÁ LICITAÇÃO DO “MOEGÃO” DE PARANAGUÁ POR R\$ 592,7 MILHÕES.....	19
REGIÃO SUL - PROJETO CAIS LESTE CONTEMPLA MOEGA PARA CARGAS E REESTRUTURAÇÃO DE TERMINAIS.....	20
REGIÃO NORDESTE - LIGAÇÃO EXPRESSA AO PORTO DE SUAPE DEVE SAIR DO PAPEL, DIZ GOVERNO DE PE.....	21
REGIÃO NORDESTE - CODEBA ABRE EDITAL PARA IMPLANTAR PÁTIO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SALVADOR	22
NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASILIA - DF	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	23
PASSAGENS AÉREAS AUMENTAM 15% NO MÊS POR AUMENTO DE 170% NO VALOR DO COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO	23
MAERSK PERFORMANCE TEAM IMPLANTA CAMINHÕES ELÉTRICOS NO SUL DA CALIFÓRNIA	25
PORTO PONTA DO FÉLIX REALIZA A PRIMEIRA REEXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES	26
JORNAL O GLOBO – RJ	27
PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO MERCADO GLOBAL DE CRÉDITOS DE CARBONO PODE CHEGAR A US\$ 120 BILHÕES	27
PREÇO DOS IMÓVEIS CRESCE ACIMA DA INFLAÇÃO NO ANO. VEJA O QUANTO SUBIU NAS PRINCIPAIS CAPITAIS	28
EMPRESÁRIOS COBRAM PROPOSTAS E QUEREM DEFINIÇÃO DE LULA SOBRE REFORMAS.....	30
5G ESTARÁ EM TODAS AS CAPITAIS DO PAÍS A PARTIR DESTA QUINTA.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	32
GASOLINA E DIESEL VOLTAM A FICAR MAIS BARATOS QUE NO MERCADO EXTERNO E PRESSIONAM PETROBRAS	33
PERSIO ARIDA, UM DOS CRIADORES DO PLANO REAL, DECLARA VOTO EM LULA E CITA PREOCUPAÇÃO COM DEMOCRACIA	34
GAFISA VOLTA A TER COMANDO ÚNICO APÓS TRÊS ANOS SEM CEO	35
ENTENDA O QUE É O ‘MERCADO LIVRE DA ENERGIA’ E O QUE PODE MUDAR PARA O CONSUMIDOR RESIDENCIAL.....	37
PIX INCLUIU 49 MILHÕES DE PESSOAS NO SISTEMA FINANCEIRO, DIZ BC	38
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
COMÉRCIO GLOBAL FICOU ESTAGNADO EM SETEMBRO, DIZ INSTITUTO KIEL.....	39
REDES GANHAM EFICIÊNCIA E CONQUISTAM O CONSUMIDOR	40
CCR PASSA A DETER 93,8% DE PARTICIPAÇÃO NO VLT CARIOCA.....	43
REFINARIA PRESIDENTE BERNARDES, DA PETROBRAS, BATE RECORDE DE PRODUÇÃO DE DIESEL S-10	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 126/2022
Página 3 de 51
Data: 06/10/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS 45

A BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO (BTP) ANUNCIA A CHEGADA DE LUCIANA GUERISE AO CARGO DE GERENTE DE
RELAÇÕES INSTITUCIONAIS.....45

CODEBA PUBLICA CHAMAMENTO PÚBLICO PARA EXPLORAÇÃO DE PÁTIO DE TRIAGEM NA REGIÃO DO PORTO DE
SALVADOR45

PORTO PONTA DO FÉLIX REALIZA PRIMEIRA REEXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES45

FPSO DESTINADO AO PRÉ-SAL CHEGA A ESTALEIRO EM ANGRA DOS REIS PARA FINALIZAR COMISSONAMENTO46

EXPORTAÇÕES DE CARNE DE FRANGO E SUÍNA TERÃO CRESCIMENTO ATÉ 2025.....47

INFRA S.A FARÁ PLANEJAMENTO INTEGRADO E ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS.....48

FEIRAS SETORIAIS TROUXERAM BOAS PERSPECTIVAS PARA FORNECEDORES49

INFLAÇÃO EM ALTA ACENDE ALERTA NA CADEIA GLOBAL DE SUPRIMENTOS50

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA 51

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM51



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NAVIO-VELEIRO CISNE BRANCO ATRACA NO PORTO DE SANTOS

A embarcação atracou nesta manhã (5) e ficará aberta à visitação pública; a entrada é gratuita
Por: ATribuna.com.br



A visita do navio-veleiro faz parte das comemorações pelo bicentenário da Independência do Brasil; viagem inaugural foi em março de 2000 Foto: Carlos Nogueira

O navio-veleiro Cisne Branco, da Marinha do Brasil, chegou ao Porto de Santos na manhã desta quarta-feira (5), por volta das 8h30. A embarcação estará aberta à visitação pública nesta quinta (6), das 13h30 às 17h30, na sede da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), entre os armazéns 27 e 29 do cais santista. A entrada é gratuita.

A visita do veleiro faz parte das comemorações do bicentenário da Independência do Brasil. Também é uma forma de colocar a Marinha mais próxima da sociedade, estimulando a mentalidade marítima e a preservação das tradições navais. O Cisne Branco foi construído para celebrar os 500 anos do descobrimento do Brasil e normalmente representa o País em eventos nacionais e internacionais, além de ser empregado no treinamento dos militares da Escola Naval.

Características

O Cisne Branco foi construído na Holanda. Sua viagem inaugural começou em 9 de março de 2000, em Lisboa, Portugal, e terminou em 22 de abril no litoral da Bahia, em Porto Seguro. O trajeto foi o mesmo feito pelo navegador Pedro Álvares Cabral em 1500. Com 32 velas, o navio-veleiro foi construído com base nos projetos dos últimos clippers, navios longos e estreitos fabricados no século passado, com a missão de superar a lentidão das antigas embarcações com propulsão à vela. Eles foram planejados para carregar pequenas cargas ou volumes, além de passageiros.

Com 76 metros de comprimento, o Cisne Branco viaja, na maior parte do tempo, graças à força do vento. O motor é utilizado apenas quando as condições climáticas são desfavoráveis ou em situações específicas, como na entrada e na saída dos portos. A embarcação não é toda de madeira: o casco e o mastro são de aço. Apenas o convés é em madeira.

Curiosidades

O navio-veleiro é utilizado na formação de oficiais e praças e mantém tradições navais antigas e curiosas. Uma delas se refere a uma moeda de 100 réis, de 1936, com o busto de Almirante Tamandaré (patrono da Marinha), que foi doada pelo almirante-de-Esquadra Arlindo Vianna Filho (chefe do Estado-Maior da Armada em 2000, quando o Cisne Branco foi incorporado à Marinha). Ela está cravada sob o pé do mastro principal. Uma réplica também está fixada na área interna do veleiro. A moeda faz referência a uma lenda grega, em que uma moeda era utilizada como pagamento à figura mitológica, que fazia o transporte das almas dos tripulantes ao paraíso.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna.com.br)

Data: 06/10/2022

COM HELICÓPTERO E BARCOS, PF REALIZA AÇÃO CONTRA O TRÁFICO INTERNACIONAL NO PORTO DE SANTOS; VÍDEO

Patrulhamento tem por objetivo a prevenção e repressão de crimes na região

Por : *ATribuna.com.br*



Polícia Federal realiza patrulhamento no Porto de Santos Foto: Divulgação/Polícia Federal

Com embarcações e helicóptero, a Polícia Federal realiza uma ação de policiamento ostensivo contra crimes no Porto de Santos, por meio do Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom/PF) e do Comando de Aviação Operacional (Caop/PF), até sexta-feira (7).

O ato, que teve início na terça-feira (4), conta ainda com participação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e da Receita Federal do Brasil (RFB).

O patrulhamento acontece na região do Estuário com saídas de embarcações do Nepom. Além disso, a Polícia Federal monitora o espaço aéreo com sobrevoos do helicóptero AW139 – Caçador 10 do Caop.

A medida tem por objetivo a prevenção e repressão de crimes na região portuária, principalmente contra o tráfico internacional de drogas. Isso porque, o Porto de Santos, com 53 terminais portuários e 25 km de extensão, é utilizado como rota de envio de cocaína oriunda dos países Andinos para a Europa e África.

Apenas neste ano, foram apreendidas mais de 15 toneladas de cocaína que seriam enviadas a partir do Porto de Santos para países da Europa e África.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 06/10/2022

Durante Fórum ITL de Inovação do Transporte, Marcelo Sampaio destacou como MInfra alia desenvolvimento e sustentabilidade, contribuindo para diversificar a matriz energética do país

Ao promover desenvolvimento econômico de forma sustentável, o setor de transportes tem servido como importante meio de o Brasil verificar oportunidades para diversificar sua matriz energética. A avaliação é do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que participou nesta quarta-feira (5) da abertura do Fórum ITL de Inovação do Transporte. Organizado pela Confederação Nacional de Transportes, Sest/Senat e o Instituto de Transporte e Logística (ITL), o evento discute neste ano fontes alternativas de energia no setor.

Conforme destacou Sampaio, o Plano Nacional de Logística (PNL) contempla a temática em metas voltadas à redução da emissão de gases de efeito estufa em cada modal. E o Ministério da Infraestrutura vem participando de iniciativas e articulações para equilibrar a matriz nacional de transportes e, ao mesmo tempo, atingir eficiência energética. O ministro afirmou que nos setores rodoviário e ferroviário os pontos-chave são a renovação da frota sucateada, por meio do programa

Renovar, e a troca de locomotivas movidas a diesel por elétricas, prevista no Frota Ferroviária Verde.

O ministro defendeu ainda o fomento à produção e ao consumo de veículos elétricos em grandes centros urbanos. “Estamos conversando com a indústria para que possamos desenvolver plantas e fabricar veículos elétricos no Brasil, reindustrializar o país, visto que temos a matriz energética mais pura em todo o mundo”, explicou. Segundo ele, na aviação civil, a diretriz no MInfra vai no sentido de otimizar as rotas das aeronaves, as quais emitem toneladas de gás carbônico na atmosfera. “Precisamos buscar eficiência. O caminho principal e grande legado que podemos deixar para o meio ambiente e a sustentabilidade é equilibrar a matriz de transporte. Precisamos de um olhar crítico e pragmático para definirmos onde queremos chegar e como”, concluiu.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/10/2022

MARCO NO SETOR DE TRANSPORTES DO BRASIL, INFRA S.A. INICIA ATIVIDADES

Fruto da incorporação da EPL pela Valec, a empresa será responsável pelo planejamento integrado de longo prazo e estruturação de projetos de infraestrutura



Diretoria da estatal tomou posse durante a cerimônia - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Uma nova história no setor de infraestrutura começa a ser escrita neste mês de outubro. A Infra S.A., fruto da incorporação da EPL pela Valec, inicia suas atividades com a missão de dar celeridade a obras de engenharia ferroviária, prestar serviços de planejamento e estruturar projetos de inovação no setor de transportes, a fim de melhorar a vida dos brasileiros. A estruturação da modelagem de projetos de desestatização será uma

das prioridades.

Solenidade realizada em Brasília, nesta quarta-feira (5), celebrou a fusão inédita de duas estatais da União. A partir de agora, será iniciado um período de transição para que a Infra se torne o centro de inteligência do Governo Federal para o setor de transportes e o planejamento integrado de longo prazo. “É uma empresa que já começa estruturando mais de 30 projetos no setor portuário, oito projetos no setor aeroportuário, nossas primeiras PPPs no setor de infraestrutura, e mais de 20 projetos rodoviários com mais de 13 mil quilômetros em estradas”, detalhou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

O ministro destacou que a Infra S.A. nasce com “uma gestão responsável, técnica, capacitada, íntegra e com servidores engajados”. A estatal terá como diretor-presidente, Mateus Szwarcwing; diretor de Administração e Finanças, Marcelo Caldas; diretor de Empreendimentos, Alex Trevisan; e diretor de Planejamento, Alessandro Reichert. A solenidade contou ainda com a presença do secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany.

Com a incorporação, o Ministério da Infraestrutura deixa de ter duas empresas dependentes do Tesouro Nacional para o surgimento de apenas uma, que vai reduzir os custos de funcionamento, ser autossuficiente e competitiva. Essa operação societária é um dos reflexos do modelo proposto pelos ministérios da Infraestrutura e da Economia para maximizar as entregas do Estado à sociedade, liberando parte do orçamento público para outras áreas prioritárias.

“Hoje abrimos um novo capítulo no setor de infraestrutura do Brasil. Um capítulo que nós queremos seguir avançando, trazendo essa agenda de planejamento, tão importante para o nosso país”, concluiu Marcelo Sampaio.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 06/10/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

NOVA SEDE DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA, CAPE E SALA 360° SÃO ATIVADAS EM NATAL

A 19ª Central de Atendimento de Pessoal em funcionamento no país será responsável pelo atendimento de aproximadamente 2.500 pessoas

O Ministério da Economia (ME) ativou nesta terça-feira (4/10) em Natal (RN) a nova sede da Pasta no estado, a 19ª Central de Atendimento de Pessoal (Cape) do país e a mais nova Sala 360°. Localizada no bairro Tirol, a mudança para a nova sede representa redução de aproximadamente 66% do espaço físico ocupado em relação à anterior, que ocupava edifício de 3.600 m² no histórico bairro da Ribeira. Compartilham o local na capital potiguar – e rateiam as despesas de manutenção do espaço físico, incluindo gastos com vigilância, limpeza, energia elétrica e água potável, entre outros – a Gerência Regional de Administração do Ministério da Economia no estado do Rio Grande do Norte (GRA-RN/SGC) e a representação estadual da Secretaria de Patrimônio da União.

Já a Central de Atendimento de Pessoal do Ministério da Economia no Rio Grande do Norte – inaugurada no âmbito do programa Unifica, da Secretaria de Gestão Corporativa (SGC/SE/ME) – será responsável pelo atendimento de aproximadamente 2.500 pessoas, entre servidores públicos federais ativos, inativos, pensionistas e outros beneficiários.

Com mais essa unidade implementada, são agora 19 Centrais de Atendimento de Pessoal em funcionamento regular no país, em dias úteis, das 8h às 17 horas: Alagoas, Amapá, Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo. Estão previstas ativações de Capes em outros estados.

As Centrais de Atendimento de Pessoal fazem parte do pilar “Centralização da Gestão de Pessoas” do programa Unifica, que também é composto pelos pilares “Otimização do espaço físico” e “Especialização das contratações”.

Sala 360°

A entrega da Sala 360°, um espaço de trabalho compartilhado, faz parte do programa TransformaGov, da Secretaria de Gestão (Seges/ME). A iniciativa está presente em outras capitais do país e funciona em parceria com órgãos federais, que oferecem espaço e infraestrutura necessários para o funcionamento do coworking.

Em Natal, a Sala 360° (<https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/transformagov/sala360>) pode ser utilizada em dias úteis, das 9h às 18 horas, por servidores públicos federais.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 06/10/2022

DISCIPLINADA A SUSPENSÃO DO PAGAMENTO DE PIS/PASEP E COFINS NAS OPERAÇÕES COM ÓLEO BUNKER

Medida trará efeitos positivos para o segmento da navegação de cabotagem

Foi publicada a Instrução Normativa RFB nº 2.109, de 4 de outubro de 2022, que disciplina a suspensão de tributos federais sobre a receita de venda no mercado interno e sobre a importação



de óleo combustível do tipo bunker, destinado à navegação de cabotagem e de apoio portuário e marítimo.

O ato normativo visa incluir empresas distribuidoras no rol de beneficiários do regime especial que suspende o pagamento do Programa de Integração Social/Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) nas operações com óleo bunker.

A iniciativa trará efeitos positivos para o segmento da navegação de cabotagem entre portos do mesmo país, segundo avaliação do Ministério da Infraestrutura.

A habilitação deve ser requerida no Portal e-CAC e a fruição do regime está condicionada à adesão ao Domicílio Tributário Eletrônico (DTE); à emissão de Nota Fiscal Eletrônica (NF-e); à adimplência na entrega da Escrituração Fiscal Digital do PIS/Pasep, da Cofins e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita (EFD-Contribuições); além da regularidade cadastral e do cumprimento das normas relacionadas aos impedimentos legais à concessão de benefícios fiscais.

A pessoa jurídica que tiver a habilitação cancelada – a pedido ou de ofício – não poderá mais utilizar-se dessa normativa, a partir da data de produção de efeitos do cancelamento no respectivo Ato Declaratório Executivo (ADE), que será emitido para o número do Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) da matriz, aplicando-se aos demais estabelecimentos da empresa.

Caso não haja a destinação dos produtos importados ou adquiridos no mercado interno com a suspensão do pagamento de tributos, o declarante deverá recolher as contribuições não pagas pelo vendedor, na condição de responsável tributário, ou na importação, como contribuinte, inclusive quando for por conta e ordem.

O recolhimento deverá ser acrescido de juros de mora na forma da lei, contados a partir da data da aquisição no mercado interno, ou do registro da Declaração de Importação (DI) ou da Declaração Única de Importação (Duimp), conforme o caso.

Com a medida, o benefício tributário previsto no art. 2º da Lei nº 11.774/2008 alcança agora sua eficácia plena, que estava limitada pelos atos normativos anteriores que tratavam da matéria.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 06/10/2022



PORTAL PORTO GENTE

COMO BLOCO DE DEPUTADOS FEDERAIS ELEITOS PODE INFLUENCIAR NA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

A atividade portuária deve satisfazer objetivos comerciais internacionais e ter responsabilidades ambiental, social e governança com o meio que ela impacta.

A Baixada Santista elegeu 3 deputados federais cujas trajetórias políticas na região têm um histórico comprometido com o Porto de Santos. Rosana Valle reelegeu-se e sua participação nas questões portuárias são conhecidas. Nesse contexto, o ex-prefeito de Praia Grande Alberto Mourão defende, no Portogente, a construção do porto oceânico na Ponta do Itaipú, na cidade da qual foi prefeito por cinco vezes. Paulo Alexandre Barbosa, ex-prefeito de Santos, ao que parece também estará favorável à desestatização.



Leia mais * Alberto Mourão defende porto de águas profundas em Praia Grande e melhor futuro do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114995-alberto-mourao-defende-porto-de-aguas-profundas-em-praia-grande-e-melhor-futuro-do-porto-de-santos>

Sem sombra de dúvida, a comunidade do Porto de Santos fica mais fortalecida no âmbito federal. Quando o ministro da Infraestrutura Marcelo Sampaio promete o edital da concessão para este ano, ocorre naturalmente o alinhamento de forças em um bloco portuário de deputados federais, do principal porto do Hemisfério Sul. Uma capacidade relacional que irá permitir influenciar no Congresso, favorecendo interesses regionais, as decisões envolvendo o futuro desse complexo portuário.

Leia mais * A reforma do Porto de Santos a ser concretizada

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115018-a-reforma-do-porto-de-santos-a-ser-concretizada>

É importante destacar a qualidade desse bloco para articular diálogos e valores diferentes no processo democrático. Visto que a privatização da gestão do porto, que se faz necessária para a produtividade, deve se constituir em uma solução de estabilidade trabalhista, logística e econômica. Assim, atrair investimentos intensivos para viabilizar projetos como o túnel submerso, o porto oceânico, hidrovias e desenvolvimento, na direção do Porto do Futuro de Santos.

Leia mais * Hidrovias do Porto de Santos sem planejamento, liderança forte e conhecimento técnico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115011-hidrovias-do-porto-de-santos-sem-planejamento-lideranca-forte-e-conhecimento-tecnico>

Dessa forma e no seu sentido geral, é uma estruturação de poder local, como capacidade de perseguir e alcançar metas, para impulsionar as melhorias na velocidade e eficiência das operações portuárias. Nesse horizonte, há muitas pontas soltas que poderão ameaçar a legitimidade do processo de desestatização, como ora proposto. Por isto, convém que essa decisão tenha uma participação política ampla, encontre ponto comum e supere impasses atendendo aos interesses da sociedade.

Leia mais * Resposta de SPA sobre dragagem do Porto de Santos gera dúvida

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114791-resposta-de-spa-sobre-dragagem-do-porto-de-santos-gera-duvida>

Quanto à eficácia duvidosa do edital de concessão, lançado sem definição do próximo governo, expõe um objetivo claro de marketing para o 2º turno da eleição presidencial. Tendo em vista a dimensão do negócio em jogo e as dificuldades enfrentadas na desestatização do Porto de Vitória (ES), incomparável ao de Santos, essa desestatização não ocorre este ano. Entretanto, ela precisa acontecer em 2023.

Leia mais * Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 06/10/2022

MARFRIG INVESTE EM PROGRAMA PARA TER MAIS EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

Redação Portogente

PGT garante a cogestão das empresas parceiras e promove ações ESG

Para que seus produtos cheguem com extrema qualidade à mesa dos consumidores em mais de 100 países, a Marfrig, líder global na produção de hambúrgueres e uma das maiores empresas de carne bovina do mundo, conta com um eficiente sistema de logística. Por meio do Programa de Gestão de Transportadoras (PGT), a companhia garante uma operação de transporte segura e cada vez mais sustentável.



O PGT é um programa que analisa trimestralmente toda a cadeia logística fornecedora da Marfrig. São avaliados quesitos como documentação e condições dos veículos, gestão e saúde dos condutores, indicadores de performance, treinamentos de segurança, manutenção preventiva e corretiva. Com base nesses itens, um sistema de pontuação as classifica com alto, médio e baixo desempenho.

“O programa permitiu que a Marfrig qualificasse as melhores transportadoras e empresas prestadoras de serviço logístico ao

longo dos últimos anos. A companhia opera com 160 transportadoras e o PGT nos permite realizar uma cogestão da operação como um todo”, diz Luciano Alves, diretor de Logística da Marfrig.

ESG

Com um acompanhamento próximo e integrado sobre as condições de manutenção dos transportes que fazem parte de sua cadeia de suprimentos, a Marfrig é capaz de entender também o impacto ambiental da sua cadeia logística. O programa avalia, por exemplo, como as empresas realizam o descarte adequado de resíduos, como óleo e pneu, e se esse processo é efetuado por instituições certificadas.

As transportadoras mais bem pontuadas no ranking do PGT são beneficiadas com ações ao longo do ano – como aumento no volume de transportes. Se a mesma empresa apresenta baixa performance por um período sequencial de dois anos, perde o contrato com a companhia.

Redução e prevenção de acidentes

Desde a implantação do programa, em 2018, houve uma redução de 88% de acidentes com veículos de carga que transportam os produtos da Marfrig. Nos últimos dois anos também não foram registrados acidentes fatais, fruto de ações desenvolvidas para preservar a vida dos motoristas, a sociedade e o meio ambiente.

A segurança e a prevenção de acidentes é um dos fatores determinantes para o programa e, para isso, conta com um grupo de especialistas em segurança viária, especificamente para transporte rodoviário. Quando há um acidente, o grupo realiza estudos sobre as causas e faz planos para disseminar as informações importantes para os transportadores, mostrando o que deve ou não ser feito para que situações semelhantes não se repitam. Uma das exigências criadas pela Marfrig é que o dono da transportadora participe ativamente deste processo, algo que tem influenciado diretamente no sucesso das soluções apontadas para os casos.



A companhia também desenvolveu, no seu Programa de Gestão de Risco, um processo para mapear todas as estradas que fazem parte das rotas realizadas pelas transportadoras parceiras e apontar quais são os locais aprovados para descanso. A ideia é que as paradas sejam realizadas em locais com a estrutura adequada e que os motoristas não dirijam fora dos horários permitidos.

Além disso, a Marfrig produz e compartilha vídeos sobre prevenção e segurança junto às transportadoras. Melhores práticas como não utilizar o celular, não fumar e não comer enquanto dirigem, assim como não dar caronas, são algumas das orientações.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/10/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM NOVO ACESSO A SUAPE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Estratégico para o comércio exterior da Região Nordeste, o Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) terá ampliada sua infraestrutura de acesso rodoviária. Isso será possível com a construção de uma ligação expressa, o Arco Viário Metropolitano do Recife. O empreendimento, do Governo de Pernambuco, é debatido há 30 anos. Atualmente, está em fase de estudos e seus projetos executivos de engenharia devem ser concluídos até o final do ano.

Orçado em R\$ 2 bilhões, o arco está planejado para ser implantado a oeste da Região Metropolitana do Recife, ligando o porto à cidade de Goiana, na Zona da Mata Norte, e atendendo áreas estratégicas para a economia do estado: a oeste, há fábricas dos setores alimentício, metalúrgico e materiais de construção de Moreno, Vitória de Santo Antão e São Lourenço da Mata; e a norte, as indústrias automobilísticas, de bebidas, de vidro e do setor farmacêutico de Itapissuma, Igarassu e Goiana.

A via expressa irá desafogar a BR-101, hoje saturada. Ela será composta por dois trechos. O primeiro, de 50 quilômetros de extensão, irá da BR-408, em Paudalho, até a BR-101 Norte, em Goiana. E o segundo, com 45,3 quilômetros, ligará a BR-408, em Paudalho, à BR-101 Sul, no Cabo de Santo Agostinho.

Trata-se, portanto, de uma obra estratégica e com impactos altamente positivos tanto para a economia estadual, como para a regional, dada a importância do complexo para o desenvolvimento dos demais estados do Nordeste. Além disso, atenderá a uma das principais demandas dos portos desta parte do País - a falta de infraestrutura de acesso, um problema que atrasa a chegada e a saída das cargas desses terminais e, conseqüentemente, aumenta os custos logísticos desses produtos, reduzindo sua competitividade no mercado internacional, no caso dos artigos de exportação.

A obra ainda deve superar alguns obstáculos. Seu traçado, por exemplo, passa por uma área de proteção ambiental, o que preocupa ambientalistas. Mas projetos rodoviários desenvolvidos no Sudeste e que enfrentaram desafios semelhantes, como o Trecho Sul do Rodoanel de São Paulo, demonstraram que tais empreendimentos podem até ajudar na preservação dessas áreas, ao bloquear os acessos aos espaços preservados e, assim, dificultar invasões de terras para moradias.

O Arco Viário Metropolitano do Recife, portanto, é uma obra que deve sair. Há condições de se superar seus desafios e sua entrega deve ser garantida, especialmente quando são os considerados os impactos positivos para a sociedade de toda a Região Nordeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FERTILIZANTES REEXPORTADOS 1

O Brasil está reexportando fertilizantes. Enquanto no semestre passado, devido ao início da guerra na Ucrânia (a Rússia, que invadiu o país, é um importante fornecedor), a oferta do produto era uma preocupação para o agronegócio nacional, o que levou importadores a buscar novos fornecedores e a ampliar suas compras, agora, o insumo está sobrando, a ponto de ser revendido a outros países. No dia 22 do mês passado, um carregamento de 17 mil toneladas foi embarcado para os Estados Unidos. A operação, inédita, ocorreu no Porto Ponta do Félix, em Antonina (PR). Esse lote havia sido obtido no Egito e estava armazenado em um recinto alfandegado do complexo marítimo desde 23 de julho, sem ter sido nacionalizada - não recolheu os impostos de importação e, assim, não foi bitributado.

FERTILIZANTES REEXPORTADOS 2

Segundo o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan, a reexportação ocorreu por dois motivos: o grande volume de fertilizantes importados nos últimos meses e a queda verificada nas últimas semanas nos preços desse produto - especialmente potássio e fósforo. Ele destaca que o complexo marítimo tem uma capacidade de armazenagem estática para essas cargas de 320 mil toneladas, além de contar com estrutura para reexportá-lo. Nos próximos dias, mais uma reexportação está programada. Dessa vez, serão 24 mil toneladas, tendo como destino a Turquia.

NAVEGANTES 1

O Porto de Navegantes (SC) registrou sua maior movimentação mensal em setembro, ao operar 110,7 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O recorde anterior era de setembro de 2021, quando a instalação teve 109 mil TEU. No acumulado deste ano, já são 487 mil contêineres, outra marca histórica. São 8 mil a mais do que no mesmo período do ano anterior. No mês passado, também foi marcado pela maior quantidade de acessos aos gates, com 2,6 mil caminhões entrando ou saindo em um único dia.

NAVEGANTES 2

Dos 110,7 mil TEU do mês passado, 40,9 mil foram de exportação, tendo como destinos principalmente Estados Unidos, China, México, Japão e África do Sul. E 44,4 mil integraram a corrente de importação, vindo, em sua maioria, da China, dos Estados Unidos, da Bélgica, da Alemanha e da Colômbia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

NACIONAL - CADE ADIA JULGAMENTO DE INFRAÇÕES NO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO

Esse é o terceiro adiamento por parte do conselho. Caso tramita desde 2014

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O caso trata de uma representação, feita em 2014, pela Gran Petro, contra Air bp Brasil, BR Distribuidora, Raízen Combustíveis e a GRU Airport, concessionária do Aeroporto de Guarulhos (SP)

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica novamente suspendeu ontem o julgamento que trata de supostas infrações no mercado de distribuição de combustíveis de aviação (QAV). O pedido de vista partiu da conselheira Lenise Prado.



Esse é o terceiro adiamento do julgamento da corte antitruste sobre o imbróglgio. O caso trata de uma representação, feita em 2014, pela Gran Petro, contra a Air bp Brasil, BR Distribuidora, Raízen Combustíveis e a GRU Airport, concessionária do aeroporto Internacional de Guarulhos (SP).

Em sua denúncia, a empresa afirma que as distribuidoras e a administradora que operam a infraestrutura de distribuição de QAV no aeroporto, impuseram barreiras artificiais e estabeleceram cláusula de conteúdo anticoncorrencial.

Dentre outros aspectos, o contrato celebrado em 2013 pelas interessadas para exploração de infraestrutura de abastecimento de aeronaves prevê que a entrada de outra empresa no pool de distribuição de combustível no aeroporto dependeria da anuência das participantes. Além disso, determinava uma série de exigências e certificados que, segundo a Gran Petro, são consideradas abusivas.

Tramitação

Em março deste ano o caso apareceu no Cade sob relatoria do conselheiro Luis Hoffman, que votou a favor do arquivamento do caso. Segundo ele, os padrões e certificações exigidos não são descabidos ou abusivos e seguem referências internacionais. Além disso, afirmou que as exigências impostas são formadas de acordo com as condições de cada distribuidora.

A proposta de arquivamento está de acordo com o parecer emitido pela Procuradoria Federal Especializada do Cade (ProCade). Em 2020, o órgão chegou a propor a condenação, fixando multas baseadas no faturamento das participantes no ano de 2013. Contudo, o relator do processo pediu um parecer extraordinário que concluiu pelo arquivamento do caso.

Durante a votação, o conselheiro Luis Henrique Braido pediu vistas do processo. Na sessão desta quarta-feira apresentou voto contrário ao arquivamento e pela imposição de multas às empresas e criação de medidas que facilitem o acesso a novos entrantes interessados no mercado de distribuição de combustível de aviação no maior aeroporto do País.

A multa estipulada pelo conselheiro foi de R\$ 152,8 milhões. O valor é bem abaixo do recomendado pelo primeiro parecer ProCade que em 2020 recomendou um montante de R\$ 3,6 bilhões. Braido levou em consideração o acordo feito entre as empresas com a Gran Petro, em agosto deste ano, onde as distribuidoras possibilitaram a entrada da empresa na distribuição de QAV dentro do aeroporto.

“A multa seria proporcional ao faturamento das empresas no ramo da atividade, incluindo todos os combustíveis em todas as regiões do país. Isso é uma definição bastante ampla, considerando que a conduta ocorreu em Guarulhos apenas em combustível de aviação”, disse Braido ao ler seu voto.

Outras ações

Adicionalmente a multar as distribuidoras e a concessionária do aeroporto, Braido estipulou ações para cessar a conduta das distribuidoras. Para isso, o conselheiro determinou que sejam estabelecidas, em 30 dias, regras claras para entrada de novas interessadas no pool de distribuição. No mesmo período também devem ser definidos os valores a serem pagos pelas novas entrantes nos parques de abastecimento.

A decisão vai de acordo com a do Ministério Público Federal (MPF). A princípio, a pasta havia se manifestado pelo arquivamento, mas pediu para emitir um novo parecer posterior à análise econômica. O novo parecer do órgão, feito em outubro de 2021, recomenda a condenação do aeroporto e das empresas.

Logo após a leitura de seu voto, a conselheira Lenise Prado pediu vistas do processo. O movimento foi o entendimento da conselheira que o Braido trouxe novos dados, o que leva a necessidade de novas análises por parte da servidora.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

NACIONAL - MINISTRO AFIRMA QUE HAVERÁ TEMPO HÁBIL PARA CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS

Segundo Marcelo Sampaio, o relator do processo no TCU, ministro Bruno Dantas, confirmou que irá acelerar relatório no tribunal

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Sampaio afirmou também que terá encontro com o ministro do TCU para acelerar o processo de tramitação dos portos de São Sebastião (SP) e de Itajaí (SC)

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas, confirmou que terá tempo hábil para aprovar o processo de privatização do porto de Santos até o final deste ano.

A afirmação foi feita a jornalistas ontem, durante a cerimônia de criação da Infra SA. A estatal é o resultado da fusão entre aValec Engenharia, Construções e Ferrovias SA e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

“A privatização do porto de Santos é uma prioridade para nós do ministério. Passei a tarde de ontem [terça-feira] com os ministros Bruno Dantas e Jorge Oliveira para podermos conversar sobre o assunto. O presidente do TCU tem dado toda a prioridade ao projeto e confirmou que teremos tempo hábil para conseguirmos fazer essa concessão até o final deste ano”, disse.

Marcelo Sampaio também comentou sobre a Instrução Normativa do TCU, que trata de privatizações e dá prazo de 120 dias à Corte para examinar a documentação e a modelagem. Segundo ele, o ministro não deverá usar todo o tempo previsto pela norma para acelerar o processo dentro da Corte de Contas.

“O relator está engajado. Sabemos desta Instrução Normativa que bota esse prazo de 120 dias, mas ela é apenas indicava. Os ministros podem usar todo esse prazo ou não”, falou.

Ainda segundo Marcelo Sampaio, nesta semana ele terá um encontro com o relator dos dois processos que tratam dos Portos de São Sebastião (SP) e Itajaí (SC), Walton Alencar, para tentar acelerar a aprovação dentro do tribunal.

“Neste interstício temos concessões importantes que são os portos de São Sebastião e de Itajaí. Estarei com o ministro Walton Alencar para avançarmos nesta agenda. Aguardamos a área técnica enviar os processos ao gabinete dele para podermos fechar o ano com essas duas privatizações”, comentou.

MP da Antaq

O ministro da Infraestrutura comentou sobre a aprovação, nesta quarta-feira (5), da Medida Provisória (MP) 1120/22, que altera a estrutura administrava da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com a criação de dois novos diretores para o conselho da entidade.

A proposta foi aprovada na Câmara dos Deputados e segue para o Senado Federal precisando ser aprovada até o dia 17 de outubro para não perder a eficácia.

O texto aprovado amplia de três para cinco o número de membros da diretoria colegiada da agência e cria seis cargos de assessor para dar apoio às novas diretorias. Caso a medida seja aprovada, a

agência passará a ter um diretor-geral e quatro diretores, o mesmo número de outras agências reguladoras.

Segundo Marcelo Sampaio, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, trabalha para que haja um esforço concentrado (período de sessões destinadas a discussões exaustivas e votação de matérias específicas em caráter emergencial) em novembro. Também confirmou que o presidente do Tribunal Marítimo, o vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho, terá sua indicação mantida para a Antaq.

“Tenho conversado com os senadores, em especial o presidente Rodrigo Pacheco. Há uma expectativa de termos um esforço concentrado no Senado na primeira semana de novembro. Vamos organizar os nomes para enviá-los. Já temos o nome do vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho que irá continuar. Encaminharemos mais dois”, completou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

NACIONAL - CERIMÔNIA MARCA A CRIAÇÃO DA INFRA SA

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Durante a cerimônia, que contou com o ministro Marcelo Sampaio, foram anunciados os integrantes do conselho diretor da Infra SA

O governo celebrou ontem a criação da Infra SA. A estatal é o resultado da fusão entre a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

A cerimônia marcou a primeira incorporação de uma empresa pública por outra na esfera

federal. A Infra SA será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

Foram anunciados os novos integrantes do conselho diretor da empresa. Foi confirmado como diretor-presidente, Mateus Szwarcwing, ex-diretor presidente da EPL. Marcelo Caldas foi nomeado diretor de Administração e Finanças; Alex Trevisan como diretor de Empreendimentos; e Alessandro Reichert como diretor de Planejamento.

A solenidade contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que explicou os objetivos da Infra SA.

“A Infra SA é um novo formato que estamos lançando para reduzir o Estado. É a via da incorporação. Faremos com que a Valec, que tem como objeto transferir obras para o setor privado, se una à EPL, que precisava realizar concurso público”, disse.

Segundo ele, ainda será preciso alterar as leis de criação da EPL (Lei 12.743/2012) e da Valec (Lei 11.772/2008). Para isso, o governo enviará até o início de dezembro uma medida provisória para o Congresso.

“Iremos trazer uma medida provisória onde colocaremos as leis das duas empresas para sanear as questões judiciais voltadas a atribuições hoje da Valec. Não podemos fazer essas alterações com a reunião dos conselhos. Tem também o nome que deve ser alterado por lei. Queremos lançá-la no final do mês de novembro”, explicou.

Outro objetivo da Infra SA apontado por Sampaio tem a ver com a gestão da empresa. Neste primeiro momento, a empresa terá como prioridade realizar e acompanhar obras da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol II), além de dar encaminhamentos aos projetos de concessão rodoviária.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2022

NACIONAL - ULTRACARGO ABRE INSCRIÇÕES PARA ESTÁGIO E JOVENS PROFISSIONAIS

Prazo se encerra no próximo dia 20 e as vagas estão disponíveis para diversas localidades

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Divulgação/Ultracargo

Ao todo, são 16 vagas distribuídas entre os estados de São Paulo, Bahia, Maranhão e Pernambuco

A Ultracargo, maior empresa independente de armazenagem de granéis líquidos do Brasil, está com as inscrições abertas para seus programas de estágio e de jovens profissionais. Ao todo, são 16 vagas distribuídas entre os estados de São Paulo, Bahia, Maranhão e Pernambuco. As inscrições permanecem abertas até o próximo dia 20.

O processo seletivo é realizado em parceria com a Eureka, consultoria que conecta jovens talentos com o mercado de trabalho.

Em relação ao Programa de Estágio 2023, as vagas são para seis áreas: Comercial, Engenharia, Finanças, Manutenção, Novos Negócios, Operações, Recursos Humanos, Suprimentos e TI. A inscrição é pelo site: [hps://oportunidades.eureca.me/oportunidade/estagio-ultracargo-2023](https://oportunidades.eureca.me/oportunidade/estagio-ultracargo-2023).

Os requisitos variam de acordo com cada vaga, no entanto, os candidatos devem estar cursando o ensino superior com formação até dezembro de 2024. Nove das vagas são para atuar na matriz da empresa, em São Paulo, e outras duas são para trabalho no Porto de Santos (SP) e no Porto de Suape (PE).

Após a inscrição, o processo seletivo envolverá formulários de fit cultural e a elaboração de um business case. Estas fases irão gerar um ranking final a partir do qual será feita a seleção de candidatos para a fase de dinâmicas, que será presencial e acontecerá entre o final de novembro e início de dezembro deste ano, e entrevistas com os gestores das áreas.

Os benefícios são bolsa estágio compatível com o mercado; vale-refeição; assistências médica e odontológica; seguro de vida; vale-transporte.

Jovens Profissionais

Quanto ao Programa Jovens Profissionais 2023, as vagas são para as áreas de Inteligência Competitiva, Manutenção, Operações, Segurança do Trabalho e Suprimentos. As oportunidades estão distribuídas entre a matriz, que fica em São Paulo, e os terminais localizados nos Portos de Santos (SP), Aratu (BA) e Itaqui (MA). A inscrição é pelo site: [hps://oportunidades.eureca.me/oportunidade/jovensprofissionais-ultracargo2023](https://oportunidades.eureca.me/oportunidade/jovensprofissionais-ultracargo2023).

Os requisitos variam de acordo com cada vaga, no entanto, os candidatos devem ter concluído o ensino superior entre dezembro de 2019 e dezembro de 2021.



Após a inscrição, o processo seletivo envolverá formulários de fit cultural e a elaboração de um business case. Estas fases irão gerar um ranking final a partir do qual será feita a seleção de candidatos para a fase de dinâmicas, que será presencial e acontecerá entre o final de novembro e início de dezembro deste ano, e entrevistas com os gestores das áreas.

Benefícios: salário compatível com o mercado; vale-refeição; vale-alimentação; PLR; assistências médica e odontológica; seguro de vida; previdência privada; vale-transporte.

A Ultracargo opera em seis terminais portuários, localizados estrategicamente nos portos de Santos (SP), Aratu (BA), Itaqui (MA), Suape (PE), Rio de Janeiro (RJ) e Vila do Conde (PA).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2022

NACIONAL - INSCRIÇÕES PARA O PROGRAMA DE TRAINEE 2023 DA VLI TERMINAM HOJE

Vagas estão distribuídas pelos estados de MG, SP, RJ, ES, GO, BA, MA, TO, SE, CE e DF

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



A duração do programa é de 12 meses e os selecionados serão contratados no regime celetista

Terminam hoje, ao meio-dia (horário de Brasília), as inscrições para participar do Programa de Trainee da VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos no País.

Os interessados devem se candidatar por meio do site www.vli-logisca.com.br/trainee-2023. As oportunidades são para pessoas de todos os cursos de bacharelado ou

licenciatura, graduados entre dezembro de 2020 ou com formatura prevista para até dezembro de 2022; além de conhecimento intermediário em inglês; disponibilidade para mudanças e jornada diária de oito horas.

As vagas estão distribuídas pelos estados de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Goiás, Bahia, Maranhão, Tocantins, Sergipe e Ceará, além do Distrito Federal. A seleção será totalmente digital.

A duração do programa é de 12 meses e os selecionados serão contratados no regime celetista.

Eles também terão os seguintes benefícios: cartão-refeição e vale-alimentação; vale-transporte e/ou ônibus fretado (dependendo da localização em que irá trabalhar); assistência médica e odontológica; Gympass (plataforma de academias, com foco em sua saúde e bem-estar); seguro de vida; previdência complementar; participação nos lucros; plano de desenvolvimento profissional com formação técnica e aprofundamento no negócio da companhia (por meio da Universidade Corporativa); cesta de Natal; modelo híbrido de trabalho (home office em alguns dias da semana); assistência jurídica, financeira, psicológica e social (Programa Apoiar); além de uma rede de descontos em lojas, restaurantes, salões e outros.

Sobre a VLI

A empresa engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/10/2022

REGIÃO SUL - OPERAÇÕES DE CONTÊINERES CHEIOS CRESCEM 3% EM ITAJAÍ E NAVEGANTES

Aproximadamente 1,5 milhão de toneladas foram movimentadas em agosto. Em igual período do ano passado, o volume foi de 1,4 milhão de toneladas

BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



A movimentação total de contêineres em agosto foi de 1,6 milhão de toneladas em 85 escalas, atualizando a movimentação anual para 646 escalas, com 11,5 milhões de toneladas

A movimentação de contêineres cheios nos complexos portuários de Itajaí e Navegantes, em Santa Catarina, aumentou 3% em agosto, em comparação ao mesmo período do ano anterior, totalizando 1.470.384 toneladas contra 1.420.702 toneladas. As informações são da Autoridade Portuária.

Já as operações totais de contêineres atingiram 1.589.556 toneladas em 85 escalas no mês passado, atualizando a movimentação anual para 646 escalas com 11.457.703 toneladas.

O segmento de cargas containerizadas nos recintos da APM Terminals e cais público somou 36.283 TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), com 378.395 toneladas, alcançando 245.281 TEU no ano, com 2.939.275 toneladas.

Na movimentação de contêineres cheios para exportação, a APM Terminals e cais público registraram 7.065 TEU's em agosto. Volume inferior ao de importações que foi de 7.774 TEU's. Ao todo, as trocas comerciais somaram 14.839 TEU's.

O superintendente do Porto de Itajaí, Fábio da Veiga, atribui os resultados ao potencial do complexo portuário. "Mensalmente, as operações na movimentação de cargas estão sendo aprimoradas com o intuito de proporcionar melhorias e desenvolvimento para todos os setores. A propensão é que o complexo portuário continue inovando, certamente, isso contribuirá para a crescente demanda na movimentação de cargas", destacou.

Para Veiga, a infraestrutura também contribuiu para os números alcançados. "A Autoridade Portuária de Itajaí cumpre exatamente com as suas obrigações, com ênfase no quesito de assegurar as atividades portuárias em condições excelentes de funcionamento e, também, do acesso aquaviário", afirmou.

TUPs

A Portonave, terminal privado de Navegantes, registrou 53 atracações com a movimentação de 80.830 TEU's e 1.132.786 toneladas em agosto. A BRASKARNE totalizou quatro escalas, com 21.238 toneladas. Já no Terminal Barra do Rio, ocorreram três escalas, com 11.949 toneladas. O TEPORTI teve uma escala, com 8.467 toneladas, e a Poly Terminals, uma escala, com 5 mil toneladas.

Navios

O Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes recebeu 85 navios, sendo 51 atracações com giro na bacia 01 e 27 na bacia 02 no mês passado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

REGIÃO SUL - CONSÓRCIO ARREMATA LICITAÇÃO DO “MOEGÃO” DE PARANAGUÁ POR R\$ 592,7 MILHÕES

Obra prevê centralização da descarga ferroviária de grãos e farelos em uma moega exclusiva no porto

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



A EXPECTATIVA É QUE, MUITO EM BREVE, TENHAMOS CONDIÇÃO DE ASSINAR O CONTRATO, PARA A GENTE, ENFIM, DAR INÍCIO À EXECUÇÃO DE UMA OBRA TÃO IMPORTANTE PARA O COMPLEXO PORTUÁRIO DO PARANÁ”

LUIZ FERNANDO GARCIA
diretor-presidente da Portos do Paraná

A sessão foi realizada pela Comissão Permanente de Licitação e Cadastro (CPLC) da Portos do Paraná, na manhã de ontem

Um consórcio formado por quatro empresas de engenharia arrematou o edital de licitação 006/2022, do Projeto Cais Leste, conhecido como “Moegão”, com proposta de R\$ 592,7 milhões. Os envelopes foram abertos em sessão promovida pela Comissão Permanente de Licitação e Cadastro (CPLC) da Portos do Paraná, na manhã de ontem. Uma outra companhia participou como ouvinte.

A proposta vencedora foi de R\$ 592.754.669,41 para elaboração do projeto executivo e execução da obra. Também foi aberto o envelope contendo a documentação técnica exigida pelo edital, com cerca de 1.500 páginas. A partir de agora começa o período para análise do material e prazos de recursos. Somente após esses intervalos e a homologação dos resultados é que serão divulgadas as empresas participantes, segundo a CPLC.

Apesar de presencial, a licitação também foi transmitida pelo canal de licitação da empresa pública no Youtube. Remotamente, participaram quase 50 ouvintes. As informações em relação ao certame estão disponíveis para consulta no site da Portos do Paraná.

Avanço

Com a realização da sessão de ontem, a Portos do Paraná avança no andamento do projeto executivo e execução da obra que prevê a centralização da descarga ferroviária de grãos e farelos em uma moega exclusiva no Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá.

“Depois de quase dois anos de preparação e projeto básico, a gente chega à primeira fase da etapa externa que é essa, de apresentação das proponentes e seus preços”, comentou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, que também acompanhou a sessão.

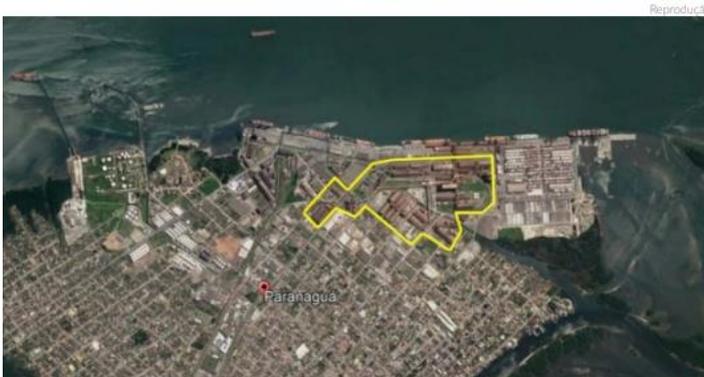
O consórcio, segundo Garcia, reúne grandes empresas e apresentou uma proposta interessante que será analisada antes de seguir para a segunda etapa, de habilitação.

Estando tudo de acordo com a documentação, “a expectativa é que, muito em breve, tenhamos condição de assinar o contrato, para a gente, enfim, dar início à execução de uma obra tão importante para o complexo portuário do Paraná”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

REGIÃO SUL - PROJETO CAIS LESTE CONTEMPLA MOEGA PARA CARGAS E REESTRUTURAÇÃO DE TERMINAIS



Área onde será desenvolvido o projeto na região leste do Porto de Paranaguá

Além da moega exclusiva para cargas que chegam pela ferrovia, a proposta é também de reestruturação dos acessos aos terminais da região leste do Porto de Paranaguá, otimizando a capacidade de recepção de cargas em ambos os modais rodoviário e ferroviário.

“É uma obra que muda o conceito de operação ferroviária no Porto de Paranaguá. Talvez, a maior obra da história dos portos do Paraná”, afirmou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo Garcia, o projeto contempla a realidade atual e a necessidade de ampliar a participação do modal ferroviário, mas também o futuro da logística no estado e no cenário nacional.

“Desenvolveremos essa obra pensando na Nova Ferroeste, no fim da concessão da malha sul que nos atende. Enfim, temos grandes investimentos externos ao porto, que demandam muito a ferrovia e precisamos estar preparados para isso”, pontuou Garcia.

O QUE SERÁ FEITO:

- Execução de trecho do empreendimento, denominado Fase 01, composto por Moega ferroviária com três linhas de recebimento de grãos e capacidade para descarga simultânea de três vagões cada;
- 1,7 km de galerias para transportadores de correia;
- 4,8 km de correias transportadoras totalmente enclausuradas com capacidade de projeto de 2000 t/h (correias de 54”), para transporte do produto descarregado na Moega Ferroviária diretamente nos terminais logísticos da área portuária;
- O sistema de descarga ferroviária será concentrado em uma moega ferroviária exclusiva e o escoamento se dará por correias transportadoras totalmente enclausuradas, de forma a não permitir emissões de material particulado para a atmosfera.

CARACTERÍSTICAS MOEGÃO:

- Capacidade para 180 vagões simultâneos;
- 3 linhas independentes;
- 11 terminais interligados;
- Expectativa de + 24 milhões de toneladas de grãos e farelos/ano;
- 900 vagões/dia (300 vagões em cada uma das 3 linhas);
- 60 vagões por lote, a cada 3,5 horas;
- Máxima - 15 composições diárias (com 60 vagões cada), 5 encostes diários; e aumentando gradativamente ao longo de 10 anos;
- Vagões passarão de 65 t para 80 t. **BENEFÍCIOS:**
- Mais organização no trânsito e no fluxo dos modais;
- Redução do ruído da buzina dos trens;
- 1 navio de grão = 1.200 vagões x 1.800 caminhões;
- Custo 30% menor; - 73% menos Co2;
- Redução de 16 para 5 interferências rodoferroviárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

REGIÃO NORDESTE - LIGAÇÃO EXPRESSA AO PORTO DE SUAPE DEVE SAIR DO PAPEL, DIZ GOVERNO DE PE

Projeto de mobilidade que contempla novo acesso ao complexo portuário está em fase de estudos
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O projeto prevê uma estrada de gestão estadual construída no lado Oeste da Região Metropolitana do Recife que conectaria o Porto de Suape, no Litoral Sul, ao município de Goiana, na Zona da Mata Norte

O Complexo Industrial Portuário de Suape pode ganhar uma ligação expressa, caso o projeto de mobilidade chamado Arco Viário Metropolitano do Recife saia do papel. Segundo o Governo de Pernambuco, atualmente, o plano está em fase de estudos e projetos executivos de engenharia que devem ser concluídos até o fim deste ano.

A ideia de um novo acesso viário é debatida pelo governo desde 1990, mas nunca foi efetivada. Ela prevê uma estrada de gestão estadual construída no lado Oeste da Região Metropolitana do Recife que conectaria o Porto de Suape, no litoral Sul, ao município de Goiana, na Zona da Mata Norte.

O traçado fomentaria o desenvolvimento deste território e seria uma alternativa para desafogar a BR-101, que encontra-se saturada, contabilizando uma movimentação diária de cerca de 60 mil veículos e grande quantidade de acidentes. O recurso para viabilizar o projeto é da ordem de R\$ 2 bilhões.

Se for concluído, o Arco vai atravessar e influenciar diretamente regiões com grande potencial de crescimento industrial e logístico. No Sul, há o Porto de Suape, com as indústrias de construção naval, siderurgia, refino de gás e petróleo; no Oeste, contempla as fábricas dos setores alimentício, metalúrgico e materiais de construção de Moreno, Vitória de Santo Antão e São Lourenço da Mata; ao Norte, as indústrias automobilísticas, de bebidas, de vidro e do setor farmacêutico de Itapissuma, Igarassu e Goiana.

Dividido em dois trechos, o projeto vai da BR-408, em Paudalho, até a BR-101 Norte, em Goiana, com cerca de 50 quilômetros; e no traçado sul, com 45,3 quilômetros de extensão, inicia na BR-408, em Paudalho, seguindo até a BR101 Sul, no Cabo de Santo Agostinho

Além de trazer eficiência logística entre os polos industriais dos litorais Norte e Sul do Recife, a obra, segundo o governo estadual, melhora o deslocamento urbano metropolitano.

Preocupação ambiental

O traçado do Arco Viário Metropolitano do Recife, porém, preocupa ambientalistas, pois passa justamente por uma Área de Proteção Ambiental (APA) Aldeia-Beberibe, reconhecida por decreto estadual de 2010, como Unidade de Conservação (UC).

Cortando oito municípios e contabilizando 31.634 hectares, a área abriga a maior porção remanescente de Mata Atlântica do estado de Pernambuco, que é também a mais extensa de todo o território brasileiro acima do rio São Francisco.

Se o traçado original for mantido, cerca de 65,54 hectares da floresta serão derrubados, ou 91 campos de futebol, de acordo com dados do Fórum Socio ambiental de Aldeia.

Para resolver o impasse, estão sendo realizadas diversas audiências públicas e debates que visam o desenvolvimento do Estado sem impactar tanto o meio ambiente.

Os ambientalistas afirmam que não são contra a obra, mas sugerem que ela seja feita por fora da APA.

A secretaria de Infraestrutura Estadual, por sua vez, explicou que os estudos dos cenários de vantagens e desvantagens com os aspectos técnicos, ambientais e econômicos do traçado do Arco estão sendo reavaliados para que soluções que abranjam tanto a parte técnica e econômica quanto a ambiental sejam encontradas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

REGIÃO NORDESTE - CODEBA ABRE EDITAL PARA IMPLANTAR PÁTIO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SALVADOR

Interessados têm 30 dias para se manifestar. Resultado será publicado em cinco dias após este período

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O OBJETIVO É IMPLANTAR UM PÁTIO DE TRIAGEM E ESTACIONAMENTO PARA CAMINHÕES DESTINADOS OU PROVENIENTES DOS PORTOS DE SALVADOR, ARATU/CANDEIAS E ILHÉUS

A validade do contrato será de 15 anos, podendo ser renovado a critério da Codeba

A Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), anunciou ontem a abertura de um edital para interessados na implantação e exploração de um pátio de triagem e estacionamento para caminhões destinados ou provenientes dos portos de Salvador,

Aratu/Candeias e Ilhéus. O Chamamento Público nº 001/2022 foi publicado ontem no Diário Oficial da União.

O documento está disponível no site da Autoridade Portuária (www.codeba.gov.br), na seção "Licitações", mas também pode ser retirado fisicamente na sede da Codeba, na Av. França, 1551, Comércio, setor AFALC/COPEL.

O interessado no credenciamento deverá apresentar, entre outros requisitos, documentação que comprove a disponibilidade de área suficiente para cumprimento de projeto conceitual, dentro de uma área localizada em até 25 km do limite do porto, com uma margem de tolerância de 10% na distância percorrida. Também é preciso dispor de capacidade estática mínima para 130 vagas.

O pátio deverá oferecer sanitários e vestiários de uso gratuito; restaurante e/ou lanchonete; sala de apoio para receber pessoas em situação de emergência e realização de primeiros socorros; área de descanso e convivência; borracharia, com área de apoio para reparos mecânicos e lavagem de caminhões; entre outras especificidades condas no edital.

A quantidade de cabines de acesso e portões de saída também devem ser suficientes para impedir a formação de filas nas rodovias e vias públicas.

Eventuais pedidos de esclarecimento em relação ao edital deverão ser encaminhados por meio eletrônico para apoio.gdn@codeba.gov.br, com cópia para presidência @codeba.gov.br e copel@codeba.gov.br, com o assunto "Pedido de esclarecimento - Chamamento Público 001/2022 - Credenciamento Pátio SSA".

O prazo para recebimento da manifestação de interesse será de 30 dias corridos, contados da publicação do aviso no DOU. Ao findar esse prazo, a Codeba terá trinta dias para analisar as



propostas e o resultado será publicado em cinco dias após este período. O passo seguinte é a formalização do contrato, com o início da operação em até 12 meses da assinatura. A validade é de 15 anos, podendo ser renovado por sucessivos períodos, a critério do Codeba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022

NORTE EXPORT 2022 – 19 E 20 DE OUTUBRO – BRASÍLIA - DF

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

19 e 20 de outubro
Brasília - DF

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Em destaque:

III ENAPH - Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (parceria com a ABEPH)

Prêmios Rodovias+Brasil e Ferrovias+Brasil (parceria com a SNTT - Secretaria Nacional de Transportes Terrestres)

TRANSMISSÃO ONLINE E GRATUITA

PATROCÍNIO



REALIZAÇÃO



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/10/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PASSAGENS AÉREAS AUMENTAM 15% NO MÊS POR AUMENTO DE 170% NO VALOR DO COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO

Fonte: Money Times (6 de outubro de 2022)



(Imagem: L.Filipe C.Sousa/Unsplash)

O preço médio da passagem aérea no mês de julho foi de R\$ 597,91, valor 15,8% maior comparado com o mesmo período de 2019, quando a tarifa média custava R\$ 516,36. No acumulado dos sete primeiros meses do ano, o preço médio real da tarifa ficou em R\$ 606,42, aumento de 20,8% frente aos dados registrados no mesmo período pré-pandemia, em 2019.

Em julho, a tarifa real média de julho foi levemente menor no Acre e no Distrito Federal em comparação com o mesmo período de 2019. No Acre, a redução foi de 1,8%, enquanto no DF o valor variou 0,8%.

A capital federal foi a localidade com o menor valor médio praticado no sétimo mês do ano, R\$ 511,68, seguido por Espírito Santo (R\$ 523,39) e Santa Catarina (R\$ 523,86). O maior valor médio computado foi no estado de Roraima, R\$ 1.119,42.

O valor médio pago pelo passageiro por quilômetro voado, também conhecido como yield, subiu 10% em julho deste ano (R\$ 0,486) em relação ao resultado apurado em 2019 (R\$ 0,441). Nesse item, o estado do Acre apresentou o menor valor do yield, de R\$ 0,292. Por outro lado, Minas Gerais foi a Unidade da Federação com a maior faixa por quilômetro voado, de R\$ 0,662.

Contexto do setor

No mesmo período em que o preço médio da tarifa aérea oscilou 15,8% na comparação com três anos atrás, o querosene de aviação (QAV) teve um aumento bastante expressivo, da ordem de aproximadamente 170%. No recorte de três anos, o litro do QAV passou de R\$ 2,17 para R\$ 5,84, considerando o mês de julho como referência. O item combustíveis e lubrificantes representou, ao final do primeiro semestre deste ano, cerca de 42% do total dos custos das empresas aéreas.

No sétimo mês do ano, a oferta por voos no transporte aéreo doméstico, aferida por assentos-quilômetros ofertados (ASK), registrou alta de 0,1% frente aos dados computados em igual período de 2019, demonstrando que o setor vem se recuperando do período da pandemia de covid-19, quando a malha aérea foi drasticamente reduzida. Contudo, embora o indicador seja importante para a formação dos preços das tarifas aéreas, destaca-se que outros fatores são igualmente considerados, como o custo do QAV, a variação cambial e demais indicadores macroeconômicos.

Faixa de preço

O painel de tarifas aéreas doméstica mostra que 29% dos bilhetes comercializados em julho custaram até R\$ 300,00; a maioria deles, quase 54%, foi vendido abaixo de R\$ 500,00; e 5,8% custaram acima de R\$ 1.500,00.

Ainda de acordo com os indicadores de tarifas, do total de bilhetes vendidos no mercado doméstico, 25,4% foram para os aeroportos no estado de São Paulo (SP), 9,5% foram para terminais do Rio de Janeiro (RJ) e 6,3% dos tickets tiveram os aeroportos de Minas Gerais (MG) e Paraná (PR) como destinos.

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

Data: 06/10/2022

MAERSK PERFORMANCE TEAM IMPLANTA CAMINHÕES ELÉTRICOS NO SUL DA CALIFÓRNIA

Informações: Port Technology (6 de outubro de 2022)



A Maersk Performance Team implantou seus primeiros caminhões elétricos a bateria Classe 8 da Volvo Trucks North America no sul da Califórnia. Imagem: Port Technology

Os caminhões Volvo VNR Electric são projetados para lidar com distribuição local e regional com um alcance de até 275 milhas com uma única carga.

A Performance Team pretende implantar 126 caminhões Volvo Electric na América do Norte até

o terceiro trimestre de 2023.

Até o final de outubro, a empresa disse que 30 caminhões Volvo VNR Electric estarão em operação – incluindo 16 no centro de distribuição da Performance Team em Santa Fe Springs, Califórnia, e 14 no centro de distribuição da Performance Team Commerce, Califórnia.

O restante do pedido de 126 Volvo Trucks VNR Electric será realizado até o terceiro trimestre de 2023.

“Os clientes estão procurando opções mais tangíveis e sustentáveis ??em sua cadeia de suprimentos para satisfazer suas metas de mudança climática de longo prazo e suas necessidades comerciais imediatas em caminhões de curta distância”, Jason Walker, vice-presidente executivo de operações da equipe de desempenho.

“Então, estamos trabalhando em estreita colaboração com nossos parceiros da Volvo Trucks North America e da TEC Equipment em soluções de eletromobilidade para definir um novo capítulo ecológico da cadeia de suprimentos em nossas operações.”

A equipe de desempenho trabalhou em estreita colaboração com a equipe de vendas da TEC Equipment – ??Fontana, uma concessionária de veículos elétricos certificada da Volvo Trucks e da Volvo Trucks North America para identificar as configurações ideais de caminhão – levando em consideração fatores ambientais como velocidade, carga útil, terreno e ambiente temperatura.

“A introdução de qualquer nova tecnologia em suas operações de frota pode vir com uma curva de aprendizado, que definitivamente estamos vendo à medida que os clientes mudam de caminhões a diesel para caminhões elétricos a bateria”, disse Jared Ruiz, chefe de vendas de eletromobilidade para a América do Norte da Volvo Trucks. América do Norte.

“É inspirador ver nosso primeiro revendedor de veículos elétricos certificado pela Volvo Trucks trabalhando lado a lado com a maior frota Volvo VNR Electric do mundo, ambos totalmente comprometidos em facilitar a ampla adoção de soluções de transporte de emissão zero.”

A implantação da empresa de modelos Volvo VNR Electric com emissão zero de escapamento segue sua estratégia ambiental, social e de governança (ESG) para descarbonizar a logística.

A Performance Team encomendou 126 caminhões Volvo VNR Electric no início deste ano como parte de um pedido ambicioso de 450 caminhões elétricos para apoiar as metas globais de descarbonização da Maersk.

A Maersk recentemente ofereceu seu apoio ao Clean Shipping Act visando as emissões de gases de efeito estufa do transporte marítimo.



O projeto de lei estabelece padrões de intensidade de carbono para combustíveis usados por navios e estabelece requisitos para eliminar as emissões de navios no porto até 2030, em uma tentativa de proteger a saúde das comunidades portuárias, abordar a injustiça ambiental e fornecer soluções para a crise climática.

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

Data: 06/10/2022

PORTO PONTA DO FÉLIX REALIZA A PRIMEIRA REEXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Informações: Notícias agrícolas (6 de outubro de 2022)

O Porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, Litoral do Paraná, realizou a primeira reexportação de fertilizantes. Ao todo, foram reexportadas 17 mil toneladas do produto, na última semana (22 de setembro), com destino aos Estados Unidos.

A carga – que estava armazenada em recinto alfandegado no terminal, desde o dia 23 de julho – veio do Egito. Devido ao grande volume do produto que foi importado para garantir a safra, bem como a queda registrada nas últimas semanas nos preços dos fertilizantes, principalmente fósforo e potássio, a reexportação foi uma boa estratégia para o setor.

O Porto conta com um entreposto aduaneiro, possibilitando a suspensão do pagamento de tributos, sob controle fiscal.

O presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan, explica que a carga chegou ao terminal paranaense há cerca de dois meses e fica na área de armazenagem, mas permanece em propriedade do exportador, se quem tenha sido importada e nacionalizada.

“Ou seja, é como se a carga não tivesse entrado em solo brasileiro. O recinto alfandegado é considerado uma zona neutra, comum em portos para efeito de comércio exterior. Isso aumenta a flexibilidade na comercialização, incluindo esta modalidade de reexportação, sem a incidência de tributos nacionais”, relata o presidente. “O diferencial de Antonina é termos a capacidade estática para armazenarmos 320 mil toneladas, com estrutura operacional para a reexportação”, completa Gilberto.

Nos próximos dias já estão programadas a exportação 24 mil toneladas para a Turquia.

A operação é inédita no Porto Ponta do Félix. A modalidade também reduz custos nas movimentações em território nacional. “O produto pode ficar nos armazéns do Porto Ponta do Félix, no estado do Paraná, ou pode ser nacionalizado para um outro estado do país, evitando assim a bitributação”, finaliza Birkhan.

Consumo de Fertilizantes

O Brasil é o principal produtor mundial de soja e ocupa o topo do ranking dos países exportadores do grão. No Paraná, segundo produtor nacional, até o dia 03 de outubro, o plantio havia atingido 15% da área estimada com soja da safra 2022/23, segundo dados do Deral – Departamento de Economia Rural do Estado. Segundo dados da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, em agosto, foram descarregadas 773.771 mil toneladas de fertilizantes.

O insumo é essencial para a agricultura e o Brasil depende de fornecedores estrangeiros para suprir a demanda.

O Brasil importa 85% do fertilizante usado nas lavouras. O país comprou um volume recorde de adubos este ano. A medida foi para garantir insumos suficientes para a expansão da área plantada



diante dos temores de escassez por conta da guerra entre Ucrânia e Rússia, que é um importante fornecedor.

Para se ter uma ideia, de janeiro a maio deste ano, a movimentação de fertilizantes pelos portos do Paraná, principal porta de entrada do produto no país, teve alta de 14%, em comparação com o mesmo período do ano passado.

Com tanto produto importado chega a faltar espaço para a armazenagem, o que abre espaço para novos mercados.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/10/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NO MERCADO GLOBAL DE CRÉDITOS DE CARBONO PODE CHEGAR A US\$ 120 BILHÕES

Projeção consta em estudo do IPCC com WayCarbon. Até 2030, país pode responder por 49% da demanda mundial, diz pesquisa

Por Cláudio Marques, Especial Para O Prática ESG — São Paulo

O capítulo nacional da Câmara de Comércio Internacional (ICC Brasil) e a consultoria WayCarbon projetam que o Brasil pode chegar a atender 48,7% da demanda global de créditos de carbono e chegar a uma oferta capaz de atingir US\$ 120 bilhões desses créditos até 2030.

O cálculo considera o preço de um cenário otimista de US\$ 100 por tonelada de CO₂, valor estipulado pela TSVCM (Taskforce on Scaling Voluntary Carbon Markets), versus a capacidade de atendimento do Brasil de 22,3% a 48,7% da demanda global por créditos do mercado voluntário, que deve atingir entre 1,5 e 2 gigatoneladas de CO₂ no fim da década. Somente em 2021, o país foi responsável por 12% da oferta global de créditos de carbono ante 10% no ano anterior.

As estimativas fazem parte da publicação 'Oportunidades para o Brasil em Mercados de Carbono', elaborada pela empresa em parceria com o ICC. De acordo com a WayCarbon, o objetivo do estudo é atualizar o mercado sobre o desenvolvimento dessa pauta após a COP-26 e, ao mesmo tempo, apresentar um dimensionamento do ecossistema nacional do segmento.

Para a realização do estudo, a WayCarbon ouviu diversos agentes desse mercado, de acordo com Laura Albuquerque, gerente-geral da empresa, não apenas para mapear a dimensão desse ecossistema, mas também para fornecer um panorama de seus principais atores, o estágio da maturidade do setor e os principais obstáculos ao seu desenvolvimento.

Nesse processo foram feitas entrevistas com 25 empresas que atuam como proponentes de projetos, financiadores, implementadores da atividade, desenvolvedores do projeto, fornecedores de tecnologia, comprador final, traders e brokers, auditor de terceira parte e comunidade local e beneficiários.

- Ainda existe falta de clareza no mercado de crédito de carbono - afirma a gerente da Waycarbon, referindo-se às barreiras apontadas.

Para ela, a principal é a falta informação, que abarca a inexistência de transparência dos preços e dos tipos de contrato, pois não há centralização desses dados, que ficam restritos aos contratos negociados entre as partes.

Como pano de fundo desse cenário está a ausência de um mercado regulado no país, em que toda a demanda vem de compromissos assumidos por empresas e instituições financeiras de forma voluntária. Um marco regulatório, portanto, poderia oferecer diretrizes mais claras ao mercado. A falta de regulação, aliás, também foi um dos obstáculos apontados.

Outro entrave é a baixa maturidade do mercado, de acordo com o apontado pelas entrevistas, segundo Laura Albuquerque.

- Isso significa baixa qualificação da mão de obra para implementação de um projeto, o que acaba potencializando barreiras técnicas para a sua efetivação - alega.

- A colaboração e o diálogo constante entre setor privado, setor público e sociedade civil é chave para elaboração de políticas públicas efetivas - opina Gabriella Dorlhiac, diretora executiva da ICC Brasil.

Ela considera que os créditos de carbono são um mecanismo importante na transição para uma economia de baixo carbono, capaz de fomentar o desenvolvimento econômico, social e ambientalmente responsável:

- Esperamos que, assim como na edição passada, este estudo ofereça subsídios para negociadores, formuladores de políticas, comunidade empresarial e sociedade de forma ampla, não apenas em preparação à COP 27 e outros fóruns, mas para a ação climática de fato e cumprimento de nossa NDC [compromisso do país de reduzir 50% das emissões até 2030, tendo como base 2005]”.

Nesse sentido, a publicação propõe medidas para contribuir para a evolução do mercado. Entre elas recomenda aos governos federal, estadual e municipal incentivarem e apoiarem fortemente o desenvolvimento de metodologias que considerem a realidade climática do país, por meio da destinação de verba para o desenvolvimento de estudos e capacitação do mercado.

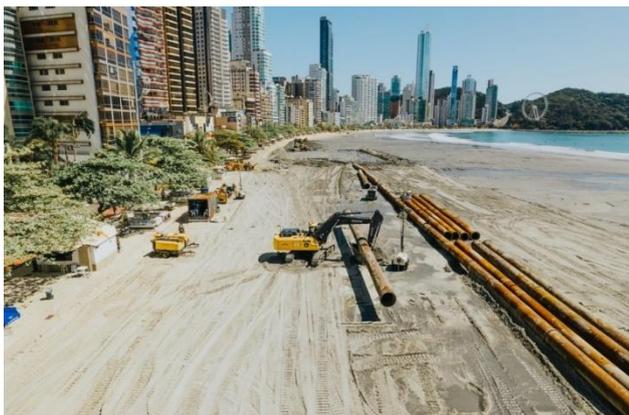
As propostas incluem, ainda, a exortação ao setor privado para, entre ações, apoiar o desenvolvimento profissional e o aumento do conhecimento científico na área promovendo debates, cursos e seminários, bem como ampliar o esforço de redução e remoção das emissões de GEE investindo no desenvolvimento tecnológico e na inovação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2022

PREÇO DOS IMÓVEIS CRESCE ACIMA DA INFLAÇÃO NO ANO. VEJA O QUANTO SUBIU NAS PRINCIPAIS CAPITAIS

Goiânia e Vitória e Curitiba chegaram a ficar, em média, 15% mais caros, segundo Índice FipeZAP+
Por Raphaela Ribas



Balneário Camboriú, em Santa Catarina, teve a faixa de areia ampliada Infoglobo

O preço dos imóveis residenciais se manteve no mesmo patamar de agosto e registrou alta de 0,6% em setembro na média nacional, bem acima da prévia da inflação (IPCA-15) de -0,37% do período. No acumulado do ano, porém, a diferença é menor. Enquanto a inflação ao consumidor foi de 4,63% (considerando o IPCA-15 de setembro), o custo para comprar a casa



própria aumentou 4,73%, segundo o Índice FipeZAP+ de Venda Residencial.

O indicador também compara a variação com a estimativa de quanto será o IPCA do mês corrente, que para outubro está prevista em 4,01%. Ou seja, nos dois cenários continua acima da inflação, mas neste caso com uma diferença maior.

O Índice Fipe Zap acompanha o preço anunciado de imóveis em 50 cidades e destas, 48 tiveram elevação nominal e real nos preços de venda de agosto para setembro, incluindo as 16 capitais. O maior aumento foi registrado em Manaus, seguido por Goiânia e Maceió. As menores variações aconteceram em Porto Alegre, Rio de Janeiro e Campo Grande.

Já na variação de janeiro a setembro, Goiânia, Vitória e Curitiba foram as cidades com as maiores altas. As duas primeiras acima de 15%.

Segundo Larissa Gonçalves, economista do DataZAP+, o mercado imobiliário passa por um reequilíbrio. Após um período aquecido, impulsionado em especial pela taxa básica de juros na sua mínima histórica, de 2%, o ciclo das vendas está estável, mas sem aceleração dos preços. Para 2023, diz ela, eles devem se manter acima da inflação no acumulado do ano. Isso, contudo, está atrelado a outros desfechos.

— A tendência é que estabilize. Vai depender das conjunturas. Ainda estamos em um momento de decisão (eleitoral) e incertezas do crédito, inflação e Selic. São questões que podem fazer esse crescimento ser acelerado ou arrefecer em 2023. Há várias dúvidas para o ano que vem. Uma delas, por exemplo, é a redução do orçamento para o programa Casa Verde Amarela, que impacta o setor.

Leblon tem o metro quadrado mais caro do país

O levantamento também mostra os valores médios dos metros quadrados em setembro. No país foi R\$ 8.214. Apesar do aumento das cidades acima, as capitais de valores médios por metro quadrado mais elevados no último mês foram São Paulo (R\$ 10.055), seguida pelo Rio de Janeiro (R\$ 9.843), Vitória (R\$ 9.794), Florianópolis (R\$ 9.311) e Brasília (R\$ 8.780).

Para além das capitais, as cidades com a metragem mais salgada estão em Santa Catarina. O Balneário Camboriú ultrapassa inclusive as metrópoles paulista e fluminense com R\$ 10.741, o metro quadrado. Na sequência, Itapema (R\$ 9.810) e Itajaí (R\$ 8.988).

Segundo Larissa, este fenômeno é resultado da mudança de compra na pandemia: —Em busca de melhor qualidade de vida, vimos um deslocamento para o interior e o litoral. O Balneário fez um investimento altíssimo de alargamento para a faixa (de areia da orla) e está próximo a Florianópolis, a capital, onde tem um aeroporto, então, acaba atraindo muitos moradores.

Ainda assim, o Rio concentra os três bairros mais caros do país. No Leblon, um metro quadrado custa, em média, mais de R\$ 21 mil. Em Ipanema, acima de R\$ 20 mil e na Lagoa, R\$ 16 mil. O preço acompanha a proximidade do mar e altura do andar. Quanto melhor a vista, mais caro.

Na outra ponta estão São Vicente, em São Paulo, cujo m² em média foi de R\$ 4.132, a cidade rio-grandense de Pelotas (R\$ 4.058) e a mineira Betim (R\$ 3.420).

Varição acumulado no ano nas 16 capitais pesquisadas

-
- Goiânia (GO): 15,37%
- Vitória (ES): 15,15%
- Curitiba (PR): 10,87%
- João Pessoa (PB): 8,59%

- Maceió (AL): 8,40%
- Florianópolis (SC): 8,32%
- Campo Grande (MS): 7,89%
- Recife (PE): 6,82%
- Salvador (BA): 6,66%
- Fortaleza (CE): 6,33%
- Belo Horizonte (MG): 5,85%
- São Paulo (SP): 3,61%
- Manaus (AM): 3,49%
- Rio de Janeiro (RJ): 2,03%
- Brasília (DF): 1,94%
- Porto Alegre (RS): 1,30%

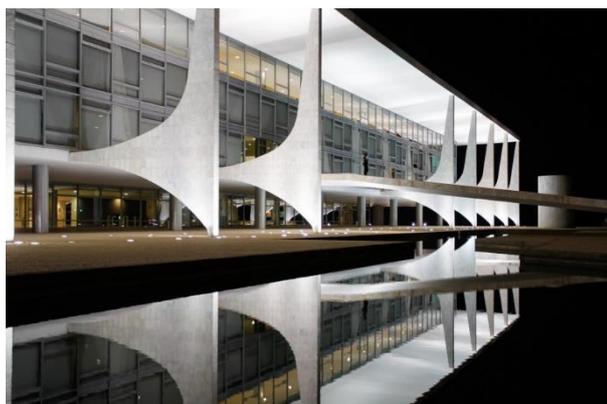
Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2022

EMPRESÁRIOS COBRAM PROPOSTAS E QUEREM DEFINIÇÃO DE LULA SOBRE REFORMAS

Incertezas sobre condução da equipe econômica, seus integrantes e âncora fiscal são os principais questionamentos

Por João Sorima Neto, Cássia Almeida, Bruno Rosa e Glauce Cavalcanti — São Paulo e Rio



Fachada do Palácio do Planalto Beto Barata/PR

Com uma disputa acirrada, o empresariado cobra mais detalhamento da política econômica que o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) pretende adotar caso seja eleito.

Incertezas a respeito da condução da equipe econômica, de seus integrantes, das propostas para reformas e da âncora fiscal que pode substituir o teto de gastos (regra que limita o crescimento das despesas públicas) são os principais

questionamentos citados por empresários da indústria, infraestrutura, varejo e economistas ouvidos pelo GLOBO.

Para Luiz Fernando Figueiredo, CEO e sócio-fundador da Mauá Capital e ex-diretor do Banco Central, o próximo governo, seja ele qual for, não pode ter agenda radical. Ele diz que falta definição sobre a agenda econômica e se ela inclui ou não as reformas.

Preocupação com a dívida

Na avaliação dele, qualquer que seja o formato adotado como âncora fiscal no próximo governo, é preciso sinalizar que a dívida vai cair em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) ao longo do tempo. Ele ressalta que Lula vem afirmando que se for eleito terá mais gastos, com maior arrecadação. Ele pondera que a vontade da população expressa no primeiro turno é que se busca um governo mais ao centro.

— (O presidente eleito) terá de trazer mais previsibilidade. Essa história de la garantía soy yo acabou. Até onde vão é difícil dizer, mas creio que os candidatos vão mandar sinais e isso é muito bom — afirmou.

Um empresário que esteve no jantar de Lula com o setor produtivo, mas que vota em Bolsonaro e prefere não se identificar, afirmou que o candidato petista está mais pressionado a divulgar a linha de sua política econômica. Para este empresário, mesmo tendo furado o teto de gastos, o atual

governo tem perfil mais liberal, o que indica que as privatizações continuam, assim como a agenda de liberalização econômica.

Orçamento: Bloqueio de recursos da Educação alcança R\$ 3 bi e é o maior entre os ministérios. E destaca que as declarações de Lula sobre retomada de investimento público e aumento de gastos com social criam a percepção de que a dívida pública pode aumentar ainda mais.

A expectativa deste empresário em relação a um eventual segundo mandato para Jair Bolsonaro é que ele leve adiante a reforma tributária, seguida da reforma administrativa. E avalia que se vencer a disputa, ele terá capital político para levar adiante a mudança nos impostos.

O empresário Nabil Sahyoun, que preside a Associação Brasileira de Lojistas (Alshop), diz que a agenda mais relevante é a reforma tributária. Ele conversou com o ministro Paulo Guedes sobre o assunto e ouviu que ela será prioridade caso Bolsonaro seja reeleito. O empresário participou do jantar com Lula e relatou que o candidato afirmou que mudanças tributárias dependem de entendimento entre os empresários.

Um dos pais do Plano Real e ex-presidente do BNDES e do Banco Central, Persio Arida declarou voto em Lula por considerar que houve “retrocesso civilizatório” no atual governo.

— Bolsonaro é muito perigoso para a democracia brasileira — afirmou.

Embora reconheça que o programa econômico do candidato ainda está “por fazer”, contendo apenas “grandes linhas”, tem a expectativa de uma política mais ao centro, na direção das reformas:

— Terá uma base mais ao centro, com as imposições da realidade, e vai enfrentar uma realidade adversa externa e doméstica.

Programa de governo

Affonso Celso Pastore, ex-presidente do Banco Central, pretende anular o voto no segundo turno. Ele foi responsável pelo programa econômico do ex-pré-candidato a presidente e senador eleito Sergio Moro e diz que seus princípios éticos e econômicos não são compatíveis nem com Lula nem com Bolsonaro.

Mas destaca que o mínimo que se espera nesta etapa é que os candidatos apresentem um programa de governo, e que isso já vai indicar o perfil da equipe econômica, mesmo que não haja anúncio do potencial ministro.

IBGE: Produção industrial volta a cair em agosto, com retração em combustíveis e alimentos

— Se não tiver anúncio do programa de governo no segundo turno, estaremos em uma sociedade de ovelhas, no mínimo — disse.

Ele destaca o cenário externo adverso, com inflação, queda no preço de commodities e aumento de juros no mundo, e problemas fiscais como o panorama que será enfrentado pelo próximo presidente.

Já o CEO de uma empresa de infraestrutura que pediu para não ser identificado diz que Lula vai precisar perseguir uma agenda de privatização para buscar capital estrangeiro e deixar claro que não vai adotar uma “agenda estatizante”.

Ele ressalta que as empresas que dependem de concessões e leilões vão evitar fazer manifestações públicas neste momento, pois a eleição está incerta e “o ideal é evitar posicionamentos claros”.

Por outro lado, o CEO de uma empresa do segmento de energia vê favoritismo para Bolsonaro no setor em razão da agenda pró-mercado e de flexibilização da legislação, mas cobra um programa

com projetos mais claros para novas fontes de energias renováveis. Para ele, até agora não há agenda, mas votos movidos por um sentimento de antipetismo.

Para Lula ganhar confiança, afirma, precisaria mostrar que fará diferente de gestões passadas, “sem centralizar tudo na Petrobras”.

Diego Carielo, diretor executivo de Operações da MCF, intermediadora de crédito para o mercado imobiliário, diz que há uma polarização no setor com base no que cada um fez em relação à construção civil, já que não há propostas apresentadas para um novo governo:

—As grandes empresas voltadas para grandes obras em infraestrutura e Casa Verde e Amarela apoiam mais um governo Lula. Já as voltadas para o médio e alto padrão estão mais com Bolsonaro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2022

5G ESTARÁ EM TODAS AS CAPITALS DO PAÍS A PARTIR DESTA QUINTA

Manaus, Belém, Rio Branco, Porto Velho e Macapá receberão hoje a tecnologia. Claro, Vivo e TIM já instalaram 5.275 antenas nas capitais de todo o país

Por Bruno Rosa — Rio

As capitais da região Norte do Brasil Manaus, Belém, Rio Branco, Porto Velho e Macapá poderão ter o tão esperado 5G puro (chamado de standalone) a partir desta quinta-feira. A informação foi antecipada pelo GLOBO.

Veja mais exemplos

Com isso, todas as capitais do país estarão cobertas com a nova tecnologia. A informação é de Moisés Queiroz, conselheiro da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) e presidente do Gaispi, grupo responsável por acompanhar a instalação da nova rede.

De acordo com dados da Anatel, há hoje no Brasil 67 aparelhos homologados com o 5G standalone (puro). Porém, apesar de estarem homologados, nem todos os celulares foram lançados.

Pelas regras, o prazo para todas as capitais estarem com a rede implantada acabava originalmente em julho, mas foi sendo postergada por conta de problemas logísticos envolvendo o lockdown na China e a guerra na Ucrânia. Pelo cronograma atual, todas as capitais deveriam estar com as redes implantadas até o fim de outubro e ligadas até o fim de novembro.

Nas capitais da região Norte do país, a exigência mínima é que as três teles (Vivo, Claro e TIM) instalem 195 antenas 5G standalone até o fim de novembro, lembrou Moises.

O que vem depois do 5G? Conheça o 6G, a 'internet dos sentidos'

Segundo dados da Anatel, até o momento as três teles já ativaram em todas as capitais 5.275 estações 5G puro, o que representa cerca de 5% das 93 mil antenas de todas as tecnologias já instaladas no Brasil.

-- A exigência mínima era de 2.528 estações para as capitais, mas estamos bem acima disso. O 5G está disponível para 24% da população, com potencial de atender a 50 milhões de habitantes - disse Vinícius Karam, superintendente de Outorgas e Recursos à Prestação da Anatel.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/10/2022

GASOLINA E DIESEL VOLTAM A FICAR MAIS BARATOS QUE NO MERCADO EXTERNO E PRESSIONAM PETROBRAS

Segundo Abicom, gasolina estava sendo negociada 9% abaixo do mercado externo, e o diesel tinha preço 8% inferior

Por Denise Luna

RIO - A volta da alta do petróleo trouxe mais um estresse para os dias que antecedem o segundo turno das eleições presidenciais, por conta da eventual necessidade de a Petrobras ter de reajustar os preços para cima. Segundo dados da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), a defasagem do preço da gasolina e do diesel no mercado brasileiro voltou a registrar alta esta semana, após semanas de paridade com o mercado internacional, por conta da alta do petróleo. A gasolina está sendo negociada no Brasil 9% abaixo do mercado externo, e o diesel está com o preço 8% inferior, o que daria margem para a Petrobras conceder aumentos de R\$ 0,31 e R\$ 0,43 por litro nas refinarias, respectivamente, para voltar à paridade.

Segundo apurou o Estadão, já há uma pressão do governo sobre a direção da Petrobras para que, se for necessário um aumento de preços, que ele só seja anunciado após o segundo turno das eleições.

Na quarta, 5, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) cortou a produção em 2 milhões de barris por dia, o que fez preço da commodity fechar em alta de 1,71%, a US\$ 93,37 o barril. De acordo com o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (Cbie) Adriano Pires, até o teto de US\$ 95 o barril, a estatal não tem com o que se preocupar, pois a diferença é pequena em relação ao mercado internacional. Mas, se ultrapassar os US\$ 100, será difícil justificar a manutenção dos preços.

A mudança de rota acontece em um momento sensível principalmente para o mercado de diesel, cuja projeção de déficit no mercado brasileiro aumentou de 33 milhões para 115 milhões de litros no mês de outubro, segundo cálculo do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás Natural (IBP). A entidade avalia, no entanto, que o mercado será abastecido com os estoques feitos pelas distribuidoras e produtoras brasileiras, incluindo a Petrobras, que aumentaram seus estoques após o alerta para um possível racionamento no País em pleno período eleitoral.

Para Pires, a diferença agora para o que ocorreu no início do ano, quando os combustíveis tiveram de ser reajustados para cima, é que o dólar está menos valorizado em relação ao real, e somente uma alta mais expressiva da commodity pressionaria a empresa a realizar novos aumentos. “A notícia ruim é a redução da Opep. A notícia boa para o Brasil é que o resultado do primeiro turno (das eleições) reduziu o câmbio e uma coisa pode anular a outra”, explicou.

Depois de cair para cerca de R\$ 5, em meados de setembro, o dólar voltou a se valorizar frente ao real antes do primeiro turno das eleições, mas voltou a cair após o pleito e opera abaixo dos R\$ 5,20 no mercado à vista.

Para o presidente da Abicom, Sérgio Araújo, com a defasagem de preços, será difícil segurar os preços internos, apesar da proximidade do segundo turno das eleições. “Com o corte pela Opep os preços devem continuar subindo”, avaliou.

O último reajuste do diesel pela Petrobras ocorreu há duas semanas, uma queda de 4,07%, e da gasolina há um pouco mais de um mês, uma redução de 4,8%, e seguem um novo ritmo de reajustes adotado pelo atual presidente da Petrobras, Caio Paes de Andrade.

O consultor de gerenciamento de risco da Stonex, Pedro Shinzato, acredita que a estatal não deve mexer tão cedo nos preços. “Nos últimos reajustes, tanto para cima quanto para baixo, a Petrobras tem sempre sido muito cautelosa. Espera o mercado internacional ‘firmar’ em um novo patamar antes de reajustar e, quando reajusta, faz apenas parcialmente (tanto para cima quanto para baixo)”,

avaliou. “Nos parece extremamente condizente com o que a diretoria da empresa aponta, de que não ‘importam volatilidade externa’, ou seja, só fazem reajuste quando há mudanças estruturais, e não conjunturais”, afirmou.

Indicado pelo presidente Jair Bolsonaro para amenizar a alta de preços da estatal, após duas gestões bastante criticadas pelo governo - do general Joaquim Silva e Luna e José Mauro Coelho - , Paes de Andrade, em pouco mais de dois meses de gestão, já reduziu o preço da gasolina quatro vezes e o diesel três vezes, aproveitando uma janela da queda do petróleo que permitiu a redução de preços por critérios técnicos. Agora, avaliou Pires, o mercado terá de esperar para ver como os preços da Petrobras vão se comportar diante de um cenário de alta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/10/2022

PERSIO ARIDA, UM DOS CRIADORES DO PLANO REAL, DECLARA VOTO EM LULA E CITA PREOCUPAÇÃO COM DEMOCRACIA

Já coordenadora econômica do programa de Simone Tebet (MDB), Elena Landau, afirma que votará ‘contra a reeleição’ do presidente Bolsonaro
Por Cristiane Barbieri e Luciana Dyniewicz

O economista Persio Arida, um dos criadores do Plano Real, irá votar no ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no segundo turno das eleições presidenciais. “Vou votar no Lula não só pelos erros do governo Bolsonaro, mas porque estou preocupado com a democracia brasileira”, afirmou.

Já a coordenadora econômica do programa de Simone Tebet (MDB), Elena Landau, afirmou que votará “contra a reeleição” do presidente Bolsonaro. Sem citar o ex-presidente Lula, a economista disse acreditar ser importante limitar os “arroubos” de Bolsonaro, especialmente depois de conhecida a composição no novo Congresso Nacional.



As declarações dos dois vêm um dia depois de outro ex-presidente do BC, Armínio Fraga, também ter declarado apoio a Lula. “Não quero que a democracia morra e o que hoje é um retrocesso civilizatório.” afirmou Arida.

Pérsio Arida; economista foi presidente do Banco Central no governo Fernando Henrique Cardoso e um dos idealizadores do Plano Real.

Arida, que foi presidente do Banco Central e do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no governo Fernando Henrique

Cardoso, disse ainda que o desempenho ruim do governo Bolsonaro no primeiro mandato seria ainda pior em um eventual segundo termo.

“O PT já fez boas e más políticas ao longo dos anos e estou na expectativa de que venham as boas políticas.”
Persio Arida, economista

“Historicamente, os segundos mandatos são piores e é inaceitável continuar por mais quatro anos com esse governante”, afirmou. “Bolsonaro reeleito, seria uma ameaça à democracia, ao meio ambiente e aos direitos humanos.”

Arida disse que não participará efetivamente da campanha, mas que está aberto a conversas. Em 2018, ele coordenou o plano econômico do então presidente Geraldo Alckmin (PSB), hoje vice na chapa de Lula. Segundo Arida, ele teve uma conversa com o economista Aloizio Mercadante e

outros economistas do PT em março e não está envolvido diretamente na elaboração do plano do partido. “O PT já fez boas e más políticas ao longo dos anos e estou na expectativa de que venham as boas políticas”, disse.



Landau não cita Lula e diz acreditar ser importante limitar os “arroubos” de Bolsonaro,

Landau disse que seu voto decorre sobretudo da preocupação com o futuro do meio ambiente e do Supremo Tribunal Federal (STF). “Esse Congresso, com Bolsonaro, pode passar qualquer coisa. E duas coisas me preocupam especialmente: o ambiental e o STF”, destacou.

A economista afirmou esperar qual vai ser a resposta da campanha de Lula após Tebet ter declarado voto ao candidato e defendido as propostas econômicas

fundamentais do MDB. “Vamos ver se Lula vai incorporar os pedidos.”

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 06/10/2022

GAFISA VOLTA A TER COMANDO ÚNICO APÓS TRÊS ANOS SEM CEO

Todas as áreas da empresa vão responder diretamente ao novo presidente executivo Henrique Blecher

Por *Circe Bonatelli e Gabriel Baldocchi*

A chegada do empresário Henrique Blecher em setembro para comandar a Gafisa marca o fim de um período de três anos em que a incorporadora atuou sem a figura de um chief executive officer, o CEO, figura comum em qualquer companhia de capital aberto. Agora, Blecher fará o papel do bom e velho comandante geral que toca o barco, encerrando a operação da companhia no formato de holding, com negócios separados e liderados por executivos distintos com status de presidente.

Todas as áreas vão responder diretamente ao novo presidente executivo. A proposta de unificação partiu do próprio recém-chegado. “Para eu poder trabalhar era preciso ter carta branca”, disse Blecher, em entrevista ao Broadcast.



A Gafisa tinha cinco áreas de negócios: Construção e Incorporação; Rio de Janeiro (para empreendimentos na capital fluminense); Capital (operações de financiamentos para o grupo); Viver Bem (marketplace de serviços imobiliários) e Propriedades (para compra, administração e comercialização de imóveis comerciais visando renda recorrente).

Henrique Blecher é o novo CEO da Gafisa Foto: Ricardo Borges/Gafisa

Com exceção do braço de propriedades (que seguirá sob comando de Guilherme Pesenti), todos os outros quatro passarão a ser regidos pela batuta do novo presidente. O segmento de capital foi absorvido pela diretoria financeira, a marca Viver Bem ficou na diretoria comercial, e Rio está sob a diretoria de incorporação.

“A área de propriedades tem um mandato claro para desenvolver brownfields (empreendimentos já construídos e em operação), maximizar os resultados e se possível flipar (revender na alta). Já as



demais áreas são mais inerentes à incorporação e não fazia sentido terem estruturas próprias”, disse o novo CEO.

Mais do que aglutinar os negócios, alguns deles serão revistos e voltarão para fase de incubação, como é o caso da Viver Bem. Esse braço de negócios foi lançado em 2021 com uma pegada digital. A ideia era funcionar como uma plataforma de classificados para compra, venda e locação de imóveis novos e usados, ofertas de serviços de decoração, reformas, seguros, eletroeletrônicos, crédito e até administração de condomínio. O negócio, entretanto, não cresceu como esperado.

A unificação das áreas ocorre paralelamente à saída dos executivos que exerciam posições-chave dentro da Gafisa desde a chegada de Nelson Tanure, em 2019, como acionista de referência da incorporadora. Ian Andrade saiu em maio. Depois foi a vez de Guilherme Benevides e Fabio Romano, em agosto. Eles vieram da Upcon, adquirida pela Gafisa anos antes, e tinham contrato até março. Acabaram estendendo mais alguns meses para passar o bastão e já se preparam para seguir empreendendo no mercado imobiliário.

Blecher foi levado para a Gafisa pelas mãos de Tanure. Até então, Blecher era sócio e diretor da Bait, companhia desenvolvedora de residenciais de alto padrão na zona sul do Rio, e que foi comprada este ano pela Gafisa. Para o cargo de CEO também estava cotado o empresário Mauro Silvestre, proprietário da construtora São José (residenciais de alto padrão em São Paulo) com quem a Gafisa negociou uma aquisição nos últimos meses que terminou sem êxito.

Perfil

Advogado de formação e estudioso de psicanálise, Blecher não é adepto de paletó. Prefere camiseta, calça folgada e tênis. Na entrevista ao Broadcast, conta que pensou mais de uma vez antes de aceitar o convite. “Eu podia estar velejando no Ceará”, brinca. Mas o tamanho do desafio o convenceu a assumir o posto de CEO. As conversas com Tanure começaram três meses atrás, com o mandato para adotar uma gestão mais singular, focada nas vendas e no marketing, com disciplina financeira e tomada de decisão mais ortodoxa.

O foco continuará em reposicionar a Gafisa como uma empresa de peso no mercado imobiliário de alto padrão e luxo - o que a Bait sabia fazer bem. Aliás, não foi batido o martelo se a marca Bait continuará existindo. O nome é bem reconhecido entre a clientela de alto poder aquisitivo e pode ser usada pelo grupo para avançar nesse meio. Neste momento, a companhia está perto de fechar a compra de um terreno na zona sul do Rio, região conhecida pela demanda altíssima por moradias e pela escassez de áreas para novas construções. Se a aquisição do terreno for concluída, servirá de base para um futuro empreendimento para milionários.

Por ora, o executivo descarta novas aquisições de incorporadoras. O foco está na integração da Bait, unificação das áreas e condução das vendas dos projetos lá lançados. “Agora a venda não está tão boa quanto se esperava por ninguém. O ambiente de juro alto atrapalha”, observa. Sendo assim, a Gafisa manterá a estratégia de lançar aos poucos, com projetos voltados para o público de alta renda. “É um negócio mais resiliente, mas de menos volume”.

Há também a discussão sobre um possível aumento de capital, conforme a própria Gafisa já comunicou o mercado. Segundo Blecher, todas as opções estão na mesa: capitalização via emissão de ações, tomada de dívida ou algum modelo híbrido, como emissão de títulos conversíveis em ações. O dinheiro será usado para reforçar a estrutura de liquidez e dar vazão a novos projetos.

A Gafisa começou o segundo semestre com R\$ 530 milhões no caixa e R\$ 410,4 milhões de dívidas com vencimento até o fim do ano. Para o acumulado do ano está previsto um total de R\$ 715,7 milhões de recebíveis com a venda de imóveis.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/10/2022

ENTENDA O QUE É O 'MERCADO LIVRE DA ENERGIA' E O QUE PODE MUDAR PARA O CONSUMIDOR RESIDENCIAL

Ministério de Minas e Energia avalia que abertura do mercado pode reduzir custos
Por Jessica Brasil Skroch

O Ministério de Minas e Energia (MME) abriu na última sexta-feira, 30, uma consulta pública de proposta que permite que todos os consumidores escolham o próprio fornecedor de energia elétrica, medida conhecida como “mercado livre de energia”. A Consulta Pública 137/2022 permanecerá aberta para recebimento de contribuições até 1º de novembro.

Atualmente, apenas consumidores com carga superior a 500kW, como indústrias, podem comprar energia elétrica de qualquer supridor, normalmente contas de luz superiores a R\$150 mil. A proposta do MME é ampliar a possibilidade de escolha para consumidores de baixa tensão, incluindo os residenciais, comerciais e industriais, que estão no chamado “mercado cativo” de energia.

A medida poderia reduzir o preço e proporcionar liberdade de escolha para todos os consumidores de energia elétrica, de acordo com o ministério. O objetivo é ampliar a competitividade do setor, permitindo o acesso a outros fornecedores além das distribuidoras de energia elétrica, as quais atuam com tarifa regulada. Segundo a pasta, a concorrência também pode trazer preços mais interessantes ao consumidor, que atualmente não pode negociar as tarifas.

Com a abertura, o cliente pode escolher os produtos que melhor atendam o seu perfil de consumo, destaca Rui Altieri, presidente da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). A padronização dos produtos ainda não está definida, mas será possível, por exemplo, escolher se a tarifa oscilará durante o dia ou terá um valor único constante, dependendo dos horários em que o consumidor utiliza mais energia, explica Altieri. “É possível ainda ter preços específicos durante o período seco e o período úmido. A Aneel vai estudar isso e padronizar os produtos”, afirma.

Caso a proposta entre em vigor, os consumidores interessados deverão ser representados por agente varejista perante a CCEE. Atualmente, existem 50 comercializadores aptos e operantes no mercado e mais 17 em processo de habilitação, informa a CCEE.

O comercializador fará trabalho semelhante ao de uma imobiliária ou de um gestor de fundos financeiros, compara Altieri. “Se você quer energia de fonte renovável, eólica, solar, ele vai buscar para você. É igual ao que acontece com a imobiliária, que procura o apartamento dentro do seu perfil”, exemplifica Altieri.

Na proposta do governo, colocada em consulta, indústrias e comércios conectados em baixa tensão poderão escolher o fornecedor de energia a partir de 1º de janeiro de 2026. Já os consumidores residenciais e rurais poderão fazer essa escolha a partir de 1º de janeiro de 2028.

Desafios

Apesar de defender a própria proposta, o MME reconhece que ainda existem alguns desafios, como a regulamentação do supridor de última instância - serviço que será responsável por garantir o fornecimento de energia para o consumidor caso a empresa com a qual ele possui contratos fique impedida de exercer a atividade -, e do agregador de medição, a revisão dos mecanismos de gestão de portfólio e desconstrução das distribuidoras, além de aprimoramentos à comercialização varejista e separação das atividades de fio e energia.

“Nesse sentido, a proposta de portaria submetida à consulta pública define cronograma compatível com a necessidade de regulamentação, de forma que haja tempo hábil para discussão e preenchimento das lacunas regulatórias e dos aprimoramentos necessários”, justifica o MME.



Segundo Altieri, ainda é preciso garantir que o mercado das distribuidoras não fique fragilizado com a abertura. Mesmo que os preços possam ficar mais vantajosos, nem todos vão optar pelo mercado livre. Para cuidar dessa parcela de consumidores, a CCEE já apresentou uma proposta técnica que, se executada corretamente, não trará nenhum problema ao consumidor, assegura Altieri.

Consumidores de alta tensão

O primeiro passo em direção à abertura do mercado foi dado no último dia 28, quando o MME publicou portaria que permite que todos os consumidores do mercado de alta tensão comprem energia elétrica de qualquer supridor. A medida passa a valer a partir de 1º de janeiro de 2024.

Até a data, apenas os consumidores com carga individual superior a 500 kW têm direito a escolher o fornecedor de energia, desde que seja de fonte incentivada: eólica, solar, biomassa e pequenas centrais hidrelétricas. Aqueles com demanda a partir de 1 mil kW podem comprar de qualquer fonte.

Com a portaria, todos os consumidores de alta tensão passam a integrar o mercado livre de energia elétrica. Segundo o MME, cerca de 106 mil novas unidades consumidoras estarão aptas a migrar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/10/2022

PIX INCLUIU 49 MILHÕES DE PESSOAS NO SISTEMA FINANCEIRO, DIZ BC

Sistema de pagamentos instantâneos ainda gerou maior inclusão entre jovens e mulheres, segundo relatório da autarquia

Por Thais Barcellos e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - O Pix foi responsável pela inclusão de 49 milhões de pessoas que não faziam transferências eletrônicas antes do lançamento do sistema de pagamentos instantâneos passaram a fazê-lo, com a maior inclusão financeira alcançada no Norte do País. Os dados são do Banco Central, que publicou nesta quinta-feira o estudo no Relatório de Economia Bancária (REB) de 2021, após uma comparação entre o uso do Pix e de TED.

Nos outros recortes, a autarquia citou que o sistema de pagamentos instantâneos gerou maior inclusão entre jovens e mulheres. Do ponto de vista econômico, as classes mais baixas, com menor participação no mercado formal e salários menores foram mais afetadas em termos de inclusão financeira pelo Pix. Da mesma forma aconteceu com as pessoas registradas no Cadastro Único, elegíveis a benefícios sociais.

Em relação a valores, o BC observou que o Pix costuma ter transferências mais baixas em relação ao TED. A avaliação foi feita dividindo a população brasileira em grupos a partir da utilização ou não da TED nos 12 meses anteriores ao lançamento do Pix (novembro de 2020) e o uso das transferências eletrônicas nos 14 meses posteriores à criação do sistema de pagamentos eletrônicos (de novembro de 2020 a dezembro de 2021).

“Entre as mais de 120 milhões de pessoas que não utilizavam TED antes do lançamento do Pix, 36 milhões (20% da população adulta) passaram a utilizar exclusivamente o Pix, enquanto 13 milhões (8% da população adulta) iniciaram a utilização de ambos os instrumentos”, disse o BC, destacando que há preferência pelo Pix entre as pessoas que começaram a usar os dois tipos de transferências, com média de 5 transações por mês contra 0,3 para TED.

No geral, 60% da população brasileira adulta (107 milhões de pessoas) aderiram a pelo menos um tipo de transferência eletrônica, sendo que 54% (96 milhões de pessoas) adotaram o Pix, sendo que 22% fizeram substituição parcial ante a TED e 4% total.

Em todos os grupos, o BC nota que a TED é utilizada para transações de maior valor. Os grupos que fizeram uso do Pix apresentaram valores médios de transações entre R\$ 171 e R\$ 411,



enquanto, para a TED, no período posterior ao lançamento do Pix, os valores médios variaram entre R\$ 2.047 e R\$ 6.506.

No mês de lançamento do Pix, os grupos que menos utilizavam crédito eram “Não Usuários Pix/TED” (30,5%), “Inclusão Pix” (37,7%) e “Inclusão Pix/TED” (50,8%). Nesse sentido, o órgão concluiu que, entre as pessoas incluídas no sistema após o Pix, houve maior crescimento na fatia de tomadores de crédito nos meses seguintes ao lançamento do sistema de pagamentos instantâneos, com 13,3 ponto porcentual entre aqueles que começaram a usar Pix e 18,4pp entre as pessoas que fizeram Pix e TED.

“Embora não seja possível argumentar a existência de uma relação causal neste momento, a análise sugere que o Pix representou incentivo ao relacionamento com o SFN, assim funcionado como porta de entrada para o uso de outros serviços financeiros. Essa avaliação, em contextos experimentais ou quase experimentais, seria de grande utilidade para a melhor compreensão desse fenômeno.”

Regiões

A região Norte apresenta os maiores percentuais entre aqueles que não utilizavam TED e passaram a utilizar Pix, com destaque para os estados do Amapá, com 38% da população, seguido por Roraima (35%) e Amazonas (34%). Na sequência, aparecem com maior inclusão as regiões Centro-Oeste e Nordeste. Mas, em Estados como Acre, Alagoas, Maranhão, Paraíba e Piauí, mais da metade de suas populações adultas não utiliza os instrumentos de transferência.

No Centro-Oeste e Sudeste, o fenômeno mais observado foi de substituição parcial da TED pelo Pix, ambas as localidades com 26%. Já o Distrito Federal se destaca nos grupos de substituição parcial e total, que, juntos, somam 41% da população adulta. Por outro lado, o Sul do País aparece com maior porcentual de pessoas que não aderiu ao Pix (9%).

Idade

Sob o aspecto etário da população brasileira, com exceção do grupo entre 15 e 24 anos, à medida que aumenta a faixa etária da população, há menor grau de uso de TED e de Pix. Entre os mais velhos, há menor adoção do Pix entre aqueles que já utilizavam TED.

Nas faixas mais jovens da população, percebe-se maior uso, principalmente por aqueles que não utilizavam TED antes do lançamento do Pix. Na faixa entre 25 e 34 anos, 39% passaram a usar só o Pix e 33% os dois tipos de transferência.

Baixa renda

Segundo o BC, a população registrada no Cadastro Único tem presença mais forte no grupo que não faz nenhuma transferência eletrônica, tanto entre os beneficiários do Programa Bolsa Família quanto entre aqueles que não estão no programa. Mas 29,9% dos participantes do Cadastro Único não faziam movimentação eletrônica antes do Pix e passaram a fazê-lo, sendo que 22,6% usaram só o Pix.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/10/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

COMÉRCIO GLOBAL FICOU ESTAGNADO EM SETEMBRO, DIZ INSTITUTO KIEL

“O comércio de setembro foi caracterizado por uma demanda fraca por mercadorias da China pela Europa e América do Norte”, disse Vincent Stamer, chefe do Kiel Trade Indicator, no relatório

Por Valor — São Paulo



— Foto: Joe Giddens/PA via AP

O comércio global estagnou em setembro, segundo o Instituto Kiel, um centro de pesquisas alemão. A instituição também afirma que as interrupções na cadeia de suprimentos diminuiram à medida que a demanda por mercadorias nos Estados Unidos e Europa perde fôlego.

O Instituto Kiel afirma que o comércio global permaneceu inalterado entre agosto e setembro, uma vez que as exportações registraram queda na

Alemanha e na União Europeia (UE), com o declínio de 4,4% nas importações dos EUA sendo compensados por um aumento das importações na China e na Rússia.

“O comércio de setembro foi caracterizado por uma demanda fraca por mercadorias da China pela Europa e América do Norte”, disse Vincent Stamer, chefe do Kiel Trade Indicator, no relatório. “Isso se reflete nos dados fracos de importações da UE e dos EUA e no comércio global em geral. Porém, o mais importante é o declínio acentuado nas taxas de frete para remessas de mercadorias da China para a América do Norte e Europa”.

Com o esforço da Rússia para substituir o comércio com a Europa buscando países da Ásia, os portos de Vladivostok e Novorossiysk, que são centrais para o comércio asiático, tem registrado aumento de navios porta-contêineres que atracam nos locais. Porém o Instituto Kiel alerta que as importações da Ásia ainda não conseguiram substituir o comércio com a Europa.

A queda na demanda se reflete ainda na queda das taxas de frete, também monitorada por Kiel. Em alguns casos, eles estão quase de volta ao nível pré-pandemia, no início de 2020.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2022

REDES GANHAM EFICIÊNCIA E CONQUISTAM O CONSUMIDOR

Transformação digital eleva rentabilidade das redes de franquia

Por Dauro Veras — Para o Valor, de Florianópolis



Reitz, da Yungas: ferramenta identifica quais franqueados estão em risco e quais estão crescendo — Foto: Divulgação

Inovação e transformação digital são temas prioritários na agenda das franqueadoras que buscam ganhar escala em seus negócios. Embora a maturidade do setor neste campo tenha aumentado com a pandemia, os desafios permanecem e a tecnologia, por si só, não garante o retorno dos investimentos. Um dos principais erros a evitar, orientam especialistas, é fazer “inovação de prateleira” sem prestar atenção às demandas do mercado.

A iniciativa conjunta com a Acate se dá por meio do Linklab, programa de inovação aberta criado há quatro anos para conectar grandes empresas às mais de 1,4 mil startups associadas à

organização em Santa Catarina. “Temos um processo personalizado, conforme o grau de maturidade e a cultura de inovação de cada empresa”, explica o diretor de inovação e novos negócios, Silvio Kotujansky.

“Em inovação, o diferencial não é o produto, é quem paga a conta”, diz o professor Hugo Tadeu, líder do Centro de Referência em Inovação Nacional da Fundação Dom Cabral (FDC). Ele recomenda uma jornada de inovação que leve em conta a coleta de dados físicos e digitais sobre os clientes. É o momento da escuta ativa. “A segunda etapa é padronizar processos, a velha e boa inovação incremental, e, por fim, vem o desenvolvimento de produtos e serviços inovadores”, afirma.



Costa, da Área Central: gestão digital de compras conjuntas — Foto: Divulgação

Fundada em 2019 na incubadora da Acate, a Yungas criou uma plataforma digital que consolida ferramentas de gestão, comunicação e operação de negócios. Ela já é utilizada por 6,5 mil unidades de franquias como Stone, Instituto Embelleze, Oraldents, Terça da Serra, Johnny Rockets e Delivery Much. Em dezembro de 2021, a startup recebeu aporte do grupo de investimentos em franquias SMZTO.

“Nosso objetivo é levar a companhia a fazer R\$ 1 milhão de receita corrente e atender 30 mil franquias até o fim de 2023”, informa o cofundador da Yungas, Guilherme Reitz. Ele conta que o principal diferencial da empresa é trabalhar com projetos estratégicos voltados para resultados. A ferramenta analisa métricas associadas a satisfação do cliente, engajamento, faturamento e padronização. Assim, é possível identificar preventivamente quais franqueados estão em risco e quais representam oportunidades de crescimento.

Uma vantagem do sistema é oferecer contato profissional que atende as diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), observa o empresário: “Hoje, operar uma rede de franquias via Whatsapp fere a legislação, pois, como o número de telefone é pessoal, é preciso obter a autorização de cada pessoa”, afirma. Um dos clientes da startup é a Casa do Pão de Queijo, que tem 180 franqueados. A rede informa que a adoção da ferramenta melhorou a produtividade e reduziu o retrabalho da equipe.

Outro cliente da Yungas é a Stone, fintech brasileira de meios de pagamento e máquinas de cartões. A empresa substituiu seis canais paralelos de comunicação com os franqueados por um canal centralizado que concentra a gestão de demandas de vários departamentos. Um dos resultados foi a redução de cinco horas para apenas uma hora no tempo de gestão interna da rede.

Fundada há dez anos em Rio do Sul (SC), a Área Central desenvolveu uma plataforma digital para gestão de compras conjuntas por redes associativas, que atende hoje 212 clientes com 15 mil empresas. Seus sócios decidiram criar uma nova vertical dedicada ao franchising, ao constatar que o setor tem modelo de negócios semelhante ao das redes associativas. Sete franquias em seis estados já fecharam contrato, interessadas na ferramenta que permite reduzir custos pelo ganho em escala e pela eliminação de intermediários.

“Um terço das 3 mil franquias existentes no Brasil tem potencial para fazer compras conjuntas”, diz o fundador e diretor-presidente da Área Central, Jonatan Costa. “Conforme o volume de compras do grupo, o investimento no produto se paga em dois ou três meses”, afirma. Alimentado pelos dados dos usuários, o sistema usa inteligência artificial para fazer recomendações de compra e sugerir novas oportunidades de negócios.



O grupo Uni.co, varejista controlado pelas Americanas que detém as marcas Imaginarium, Puket, MinD e Love Brands, faz investimentos contínuos em inovação de produtos. Seu foco são as criações autorais que abastecem as 450 operações de franquia em 2,8 mil pontos de venda. Para isso, mantém um time dedicado à pesquisa e desenvolvimento, em forte conexão com os franqueados, fornecedores e clientes. “Temos um escritório com 25 pessoas em Shenzhen, na China, considerada o ‘Vale do Silício’ da inovação em produtos”, conta o diretor-presidente do grupo, Wellington Santos.

A loja de presentes criativos Imaginarium lança em torno de 420 novidades por ano. “Fazemos a ressignificação de produtos caretas ou sem graça”, diz o diretor da marca, Marcel Araújo. “Lançamos um guarda-chuva vermelho em formato de coração e um espelho que, quando se aperta um botão, mostra uma foto por trás”. Um “best-seller” da Imaginarium, em parceria com a Warner Bros., é a adaptação do chapéu seletor do personagem infante-juvenil Harry Potter. “Ele tem comando de voz que diz para qual escola você foi selecionado, com a voz dublada da saga oficial”, diz.

A CleanNew, criada em 2015 em Salvador com o foco na higienização e blindagem de estofados, apostou nas franquias e na inovação para escalar o negócio. Com 40 franqueadas no Brasil e 15 no exterior, começou a expansão pela Argentina, Colômbia e Estados Unidos. Recentemente, abriu duas unidades na Espanha e duas no Oriente Médio, em Dubai e Abu Dhabi. Em janeiro de 2023, a empresa vai inaugurar sua fábrica em Sorocaba (SP), um investimento de R\$ 10 milhões para produzir 150 toneladas mensais do spray “Blindagem de estofados”, produto voltado para o varejo.

Outra novidade em implantação pela CleanNew é o uso do metaverso, mundo virtual que replica a realidade via dispositivos digitais. “Nosso grande desafio é conseguir que o franqueado ponha em prática o modelo de negócio”, diz o fundador, Fritz Paixão. “Nas reuniões semanais, percebemos que as pessoas não estavam completamente focadas com o uso dos aplicativos de conferência”, diz. Os primeiros testes com a nova tecnologia mostraram que ela contribui para aumentar a concentração. A partir de 2023, o metaverso será usado nas reuniões de diretoria e depois expandido a todos os franqueados.

Uma vertente da inovação em alta é o design de novos modelos de negócio. Um exemplo é a rede Yes! Cosmetics, que atua há 20 anos no segmento. A empresa lançou o modelo de “cápsula da beleza”, voltado para os interessados em microfranquias. Com investimento a partir de R\$ 70 mil, a cápsula pode ser implantada em locais com até 2,4 metros quadrados onde há circulação de pessoas, como galerias, supermercados e estações de transporte público.

“Com esse formato, enxergamos a possibilidade de atingir cidades menores, de até 20 mil habitantes”, diz o vice-presidente da empresa, Felipe Espinheira. O faturamento médio mensal previsto é de R\$ 25 mil a R\$ 30 mil, com lucro mensal de R\$ 2,5 mil a R\$ 4,5 mil e prazo de retorno de 12 a 18 meses.

O segmento de alimentação, que corresponde a 40% das franquias no país, é o público de interesse da 6place. Fundada há um ano e meio em Barueri (SP), a startup criou uma plataforma digital de abastecimento e compras que conecta indústria, distribuidores e fornecedores. Um dos diferenciais é a logística de armazenamento dos produtos em três temperaturas: supercongelados, congelados e secos. Entre seus clientes estão as franquias Açai Beat, Box Mineiro, Chicken Town, Nutty Bavarian e Pão & Companhia.

“Com o uso da plataforma, é possível ter uma economia semanal de quatro a cinco horas no tempo das compras”, diz o fundador da 6place, João Alfredo Pimentel. Outro serviço a comparação de preços entre fornecedores, que possibilita a redução de dez a 15 pontos percentuais no preço do produto. A empresa planeja agregar soluções de crédito, entregas e “cashback” como estratégia complementar ao negócio, por meio de novas startups.



Criada em 2019, a Bionicoock é o primeiro fast-food brasileiro completamente operado por robô. Seu fundador, Fábio Rezler, pesquisa há dez anos a adaptação do conceito da Indústria 4.0 ao setor de alimentação. A primeira unidade comercial foi testada por um ano no aeroporto de Guarulhos (SP). “Servimos 30 mil refeições e recebemos apenas 25 reclamações, a maioria delas, relacionada ao sinal de internet”, conta o empreendedor. “Do ponto de vista do funcionamento, a satisfação foi de 100%”. Ele avalia que a chegada da rede 5G será a “cereja do bolo” do projeto, pois vai evitar paradas técnicas por falha de comunicação e permitir o suporte remoto a partir da matriz, em Caxias do Sul (RS).

A Bionicoock vai adotar o modelo de franquia, com um investimento de R\$ 480 mil e retorno estimado entre 24 e 26 meses. No final de 2021, sua solução foi homologada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o que viabilizou o financiamento por meio de uma linha de crédito para a indústria 4.0. A expectativa de Rezler é ativar parcerias a partir do segundo semestre de 2023, em um cenário econômico de juros mais baixos. “Temos hoje 58 investidores, que estão financiando o custo de produção da máquina com retorno financeiro no prazo de cinco anos”, conta.

Também instalada em Caxias do Sul, a Yang tornou-se franqueadora em maio do ano passado. A empresa com 26 anos de atuação no setor de moda é especializada em cintas modeladoras e lingerie funcionais para uso estético e terapêutico. Seu diferencial é a confecção das peças por meio de modelagem 4D, processo digitalizado que reduz em 30% o desperdício de tecido. A partir de informações como peso, altura e medida do busto, a empresa fabrica as roupas praticamente sob medida, com 580 possibilidades de tamanho.

“A miscigenação é tão grande no país que não existe um padrão brasileiro de tamanho de roupas”, diz o diretor geral Samuel Oliveira. “Como a barreira de know-how é grande no setor, não existem muitas empresas que possam fazer produtos com tamanhos personalizados, e essa qualidade garante o nosso futuro”, diz. A maioria das empreendedoras parceiras são ex-sacoleiras. Com 11 franqueadas operando e seis em implantação, a Yang tem a meta de chegar a 30 até o fim de 2023.

O segmento de seguros, tradicionalmente mais conservador na adoção de novas tecnologias, teve que se reinventar durante a pandemia. Um exemplo é a Prudential do Brasil, seguradora de vida com 1,6 mil corretoras franqueadas.

Em dezembro do ano passado, a empresa implantou o OneClick, programa para automatizar processos internos. Desde então, o sistema digital já processou mais de 23 mil propostas para apólice. “O tempo médio de emissão caiu de 13 dias para cinco dias”, conta o vice-presidente de franquias, Humberto Madeira. “Um quarto das propostas foi emitido em menos de 24 horas”, ressalta o executivo.

A transformação digital da empresa inclui mais duas ferramentas: a PruEAD, plataforma de ensino a distância com mais de mil vídeos, podcasts e outras formas de interação; e a PruWallet, carteira digital lançada em agosto, que concentra toda as operações de faturamento dos franqueados.

Madeira informa que o plano para o próximo ano é aprimorar a ferramenta, acrescentando funcionalidades de comunicação, cashback e projeções de rentabilidade. A empresa planeja dobrar a sua rede de franqueados no período de cinco anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2022

CCR PASSA A DETER 93,8% DE PARTICIPAÇÃO NO VLT CARIOCA

Aumento de participação aconteceu a partir da transferência da totalidade das ações detidas pela Riopar na concessionária, equivalente a 3,01% do capital social

Por Victoria Netto, Valor — São Paulo



Veículo Leve sobre Trilhos, VLT Carioca — Foto: Bruno Bartholini/Prefeitura do Rio

A CCR comunicou que foi concluída a transferência para a companhia da totalidade das ações detidas pela Riopar na concessionária no VLT Carioca, equivalente a 3,01% do capital social, conforme anunciado em 22 de outubro de 2021.

Com isso, a companhia passou a deter 93,82% de participação na concessionária. A CCR também disse que foi concluída a cessão de 100% dos

direitos creditórios detidos pela Riopar no VLP Carioca.

O VLT Carioca é a concessionária responsável pelo serviços, fornecimentos e obras de implantação, operação e manutenção do sistema de transporte de passageiros através de Veículo Leve sobre Trilhos, na região portuária e central do Rio de Janeiro, pelo prazo de concessão patrocinada de 25 anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2022

REFINARIA PRESIDENTE BERNARDES, DA PETROBRAS, BATE RECORDE DE PRODUÇÃO DE DIESEL S-10

A unidade produziu 1,82 milhão de barris do produto em setembro

Por Fábio Couto, Valor — Rio



— Foto: André Motta de Souza/Agência Petrobras

A refinaria Presidente Bernardes, localizada em Cubatão (SP), fechou setembro com recorde mensal na produção de óleo diesel S-10, informou hoje a Petrobras.

A unidade produziu no nono mês 1,82 milhão de barris. Segundo a Petrobras, o recorde anterior, de 1,72 milhão de barris, foi registrado em fevereiro.

O diesel produzido por Presidente Bernardes abastece principalmente os mercados da Baixada Santista e da Grande São Paulo, além do Espírito Santo e Estados do Norte e Nordeste do país, por meio da cabotagem a partir do porto de Santos.

Ainda de acordo com a companhia, o mercado nacional vem ampliando a demanda pelo diesel S-10, com baixo teor de enxofre.

“A modernização da frota nacional, com motores mais modernos e eficientes, também tem impactado para o aumento no consumo do Diesel S-10”, disse a Petrobras em comunicado.

Veja tudo sobre o balanço da Petrobras e outros indicadores financeiros, além de todas as notícias sobre a companhia no Valor Empresas 360.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/10/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

A BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO (BTP) ANUNCIA A CHEGADA DE LUCIANA GUERISE AO CARGO DE GERENTE DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS.

Por EXECUTIVOS 06/10/2022 - 16:54



A Brasil Terminal Portuário (BTP) anuncia a chegada de Luciana Guerise ao cargo de gerente de Relações Institucionais. Ela se junta ao time BTP a partir do dia 10 de outubro e responderá ao CEO da empresa, Ricardo Arten.

Com sólida trajetória de carreira em relações institucionais, Luciana acumula passagens em cargos executivos por entidades setoriais, como a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), e a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), além de ter atuado em consultoria no exterior. Desde 2021, integra o comitê executivo da Wista Brazil, sendo vice-presidente dessa unidade que faz parte da Women's International Shipping and Trading Association (Wista International), associação com status consultivo na International Maritime Organization (IMO).

Guerise terá atuação focada na interlocução da BTP com as entidades governamentais, associações setoriais, tanto em nível federal quanto estadual e municipal. "Estou muito feliz em me juntar ao time BTP, e poder contribuir para qualificar ainda mais a relação da Empresa com órgãos reguladores, aperfeiçoando o diálogo com os diversos públicos de interesse", afirma a executiva.

O CEO, Ricardo Arten, destaca o papel fundamental das relações institucionais na BTP. "A área é responsável por estimular o debate em espaços públicos, garantindo participação efetiva da empresa nos temas regulatórios e políticas públicas essenciais para competitividade do setor e desenvolvimento dos negócios da BTP. Luciana, com sua vasta experiência, terá papel chave nesse processo."

Natural de Santos, Luciana tem formação superior em Ciências Contábeis pela Universidade Católica de Santos (Unisantos), além de acumular especialização em RealGov pelo Ibmec e mestrado em Gestão de Negócios Portuários também pela Unisantos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022

CODEBA PUBLICA CHAMAMENTO PÚBLICO PARA EXPLORAÇÃO DE PÁTIO DE TRIAGEM NA REGIÃO DO PORTO DE SALVADOR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/10/2022 - 16:46

A Companhia Docas da Bahia (Codeba) publicou na quarta-feira (5) chamamento público para credenciamento de interessados em credenciar-se a edital para exploração de pátio de triagem e estacionamento para caminhões destinados ou provenientes do Porto de Salvador.

O prazo para recebimento da manifestação de interesse será de 30 dias corridos, contados da publicação deste no Diário Oficial da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022

PORTO PONTA DO FÉLIX REALIZA PRIMEIRA REEXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/10/2022 - 16:41



O Porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, Litoral do Paraná, realizou a primeira reexportação de fertilizantes. Ao todo, foram reexportadas 17 mil toneladas do produto, na semana de 22 de setembro, com destino aos Estados Unidos.

A carga, que estava armazenada em recinto alfandegado no terminal, desde o dia 23 de julho, veio do Egito. Devido ao grande volume do produto que foi importado para garantir a safra, bem como a queda registrada nas últimas semanas nos preços dos fertilizantes, principalmente fósforo e potássio, a

reexportação foi uma boa estratégia para o setor.

O porto conta com um entreposto aduaneiro, possibilitando a suspensão do pagamento de tributos, sob controle fiscal.

O presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan, explica que a carga chegou ao terminal paranaense há cerca de dois meses e ficou na área de armazenagem, mas permanece em propriedade do exportador, se quem tenha sido importada e nacionalizada.

Nos próximos dias já estão programadas a exportação 24 mil toneladas para a Turquia.

A operação é inédita no Porto Ponta do Félix. A modalidade também reduz custos nas movimentações em território nacional. "O produto pode ficar nos armazéns do Porto Ponta do Félix, no estado do Paraná, ou pode ser nacionalizado para um outro estado do país, evitando assim a bitributação", finaliza Birkhan.

Consumo de Fertilizantes

O Brasil é o principal produtor mundial de soja e ocupa o topo do ranking dos países exportadores do grão. No Paraná, segundo produtor nacional, até o dia 03 de outubro, o plantio havia atingido 15% da área estimada com soja da safra 2022/23, segundo dados do Deral - Departamento de Economia Rural do Estado. Segundo dados da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, em agosto, foram descarregadas 773.771 mil toneladas de fertilizantes.

O insumo é essencial para a agricultura e o Brasil depende de fornecedores estrangeiros para suprir a demanda.

O Brasil importa 85% do fertilizante usado nas lavouras. O país comprou um volume recorde de adubos este ano. A medida foi para garantir insumos suficientes para a expansão da área plantada diante dos temores de escassez por conta da guerra entre Ucrânia e Rússia, que é um importante fornecedor.

Para se ter uma ideia, de janeiro a maio deste ano, a movimentação de fertilizantes pelos portos do Paraná, principal porta de entrada do produto no país, teve alta de 14%, em comparação com o mesmo período do ano passado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022

FPSO DESTINADO AO PRÉ-SAL CHEGA A ESTALEIRO EM ANGRA DOS REIS PARA FINALIZAR COMISSIONAMENTO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 06/10/2022 - 16:36



Construído e operado pela Modec, FPSO "Almirante Barroso" MV32 produzirá o campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos

O FPSO "Almirante Barroso" MV32 chegou nesta quarta-feira (5) a Angra dos Reis (RJ), no sul do Rio de Janeiro, onde finalizará o comissionamento dos sistemas de topside, inspeções regulatórias e preparativos finais antes de iniciar sua navegação rumo ao campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, onde operará pelos próximos 21 anos.

Afretado para a Petrobras, o FPSO terá capacidade de produzir diariamente até 150 mil barris de óleo e 6 milhões de m³ de gás. O início da operação do FPSO está previsto para 2023.

A unidade é a 15^a da Modec construída para o offshore brasileiro, a 13^a em parceria com a Petrobras. No Brasil desde 2003, a empresa é líder global no mercado de operação de plataformas e atua em 12 unidades no país.

Além do FPSO "Almirante Barroso" MV32, a Modec tem outros dois projetos em construção para o offshore brasileiro: o FPSO "Anita Garibaldi" MV33, que será afretado para a Petrobras, e o FPSO "Bacalhau", que será operado para a Equinor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022

EXPORTAÇÕES DE CARNE DE FRANGO E SUÍNA TERÃO CRESCIMENTO ATÉ 2025

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/10/2022 - 22:01



Arquivo/Divulgação

Brasil é apontado como maior exportador mundial de carne de frango e 4^o de carne suína, com respectivamente, 4,6 milhões de toneladas e 1,2 milhões de toneladas exportadas, em 2021. Cargas são exportadas principalmente pelos portos da região Sul

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) projeta crescimento de 50% nos volumes exportados de carne de frango e suína no período que vai de 2019 até 2025. Em contêineres, o país

exportou 184.394 de unidades com frango em 2021, ante 169.242 equipamentos em 2020, maior volume de frango exportado nos últimos 10 anos. De janeiro a agosto, foram exportados 130.652 contêineres. Desse total, 42,46% foram exportados por Paranaguá (PR), 31,68% por Itajaí (SC), 8,39% por São Francisco do Sul (SC) e 8,26% pelo Porto de Santos (SP). De janeiro a agosto deste ano, os principais destinos da carne de frango brasileiro foram China (12%), Emirados Árabes (10%), Japão (9%) e Arábia Saudita (8%).

O Brasil exportou 1.137 mil toneladas de carne suína em 2021, contra 1.025 mil toneladas em 2020, maiores marcas desde 2011. Nos oito primeiros meses de 2022, foram 723 mil toneladas de carne suína exportadas. Em contêineres, o país exportou 45.480 unidades com a carga no ano passado, ante 45.984 no ano anterior. De janeiro a agosto de 2022, foram 28.915 contêineres registrados.

No ano passado, os principais portos que exportaram carne suína foram Itajaí (53,06%), Paranaguá (12,32%), Rio Grande (11,81%) e São Francisco do Sul (8,48%). Nos oito primeiros meses de 2022,

os principais destinos para a carne suína do Brasil são: China (38%), Hong Kong (9%), Filipinas (9%) e Cingapura (6%).

O diretor da ABPA, José Perboyre, afirmou que os principais gargalos enfrentados no Brasil atualmente são a falta de navios e contêineres no mercado mundial, o congestionamento de cargas e atrasos, além do aumento de custos e falta de espaços nas rotas Ásia, Oriente Médio, África e Américas, com problemas enfrentados na infraestrutura portuária, principalmente relacionados a acessos terrestres e calado. Perboyre participou de reunião promovida pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP), na última terça-feira (4).

Atualmente, o Brasil é apontado como maior exportador mundial de carne de frango e 4º de carne suína, com respectivamente, 4,6 milhões de toneladas e 1,2 milhões de toneladas exportadas, em 2021. Segundo a ABPA, o país é o 3º maior produtor de carne de frango (14,3 milhões em 2021) e 4º maior de carne suína (4,7 milhões de toneladas em 2021). A associação estima que o setor tenha gerado US\$ 145 bilhões em receita cambial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022

INFRA S.A FARÁ PLANEJAMENTO INTEGRADO E ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 05/10/2022 - 20:14

Após incorporação da EPL pela Valec, Ministério da Infraestrutura deixa de ter duas empresas dependentes do Tesouro, com intuito de reduzir custos de funcionamento, buscar autossuficiência e competitividade no setor de transporte e logística

Empresa pública fruto da incorporação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e da Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias, a Infra S.A. está oficialmente em atividade, após a solenidade realizada na tarde desta quarta-feira (5), em Brasília. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a partir de agora, começará um período de transição para efetivar a primeira incorporação de uma empresa pública por outra na esfera federal. Com a criação da nova estatal, o Minfra deixa de ter duas empresas dependentes do Tesouro Nacional, para a composição de apenas uma, com o intuito de reduzir custos de funcionamento, buscar a autossuficiência e a competitividade no setor de transporte e logística do Brasil.

Servidor da Câmara dos Deputados, o engenheiro civil Mateus Szwarcwing, especialista em qualidade das construções e em gestão financeira, foi empossado como diretor-presidente: “Hoje é um dia histórico para a infraestrutura brasileira. Damos início à Infra S.A., uma empresa idealizada para testar serviços de planejamento de estruturação de projetos de engenharia ferroviária e inovação para melhorar a vida dos brasileiros”.

Ele também ressaltou que, em 2019, a Valec caminhava para a liquidação e a EPL seguia o mesmo destino: “A união das duas empresas libera parte do orçamento para outras prioridades como saúde, educação e segurança. Essa tendência de redução do Estado trará resultados saudáveis para nosso país”. Já o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, destacou a importância da infraestrutura para o Brasil seguir a rota do desenvolvimento: “A infraestrutura é fundamental para o desenvolvimento regional, para trazer igualdade social, gerar oportunidades e gerar empregos”.

Também tomaram posse na Infra S.A. como diretor de planejamento, Alessandro Reichert, que é servidor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), engenheiro civil e mestre em planejamento de transportes; como diretor de administração e finanças, o administrador de empresas e especialista em gestão pública Marcelo Caldas, que é servidor público federal; e também como diretor de administração e finanças Alex Trevisan, que é engenheiro mecânico, especialista em gestão de projetos e professor universitário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022

FEIRAS SETORIAIS TROUXERAM BOAS PERSPECTIVAS PARA FORNECEDORES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 05/10/2022 - 19:55



Divulgação

Para CSENO/Abimaq retorno de eventos presenciais nos últimos meses foi importante para networking e para detalhamento de projetos, com expectativa de aquecimento de atividades das indústrias naval, de O&G e de defesa

Fornecedores de equipamentos renovaram o ânimo nos últimos meses após a volta de grandes eventos setoriais. A avaliação é que existem oportunidades de negócios para projetos das indústrias naval, de O&G e de defesa no radar, além de perspectivas ligadas a novos segmentos em desenvolvimento, como de geração eólica offshore. O presidente da Câmara Setorial de Equipamentos Navais, Offshore e Onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq), Leandro Pinto, destacou que a Marinha apresentou detalhes dos programas para obtenção de novos navios-patrolha durante a 16ª Navalshore, em agosto.

O executivo também constatou, na Rio Oil & Gas, em setembro, a volta de profissionais experientes do setor de petróleo e gás contratados para colaborar com projetos de operadoras independentes. Na construção naval, ele mencionou o interesse de estaleiros em projetos de caldeiraria pesada. “Vimos o mercado bem aquecido com outras demandas e muitas empresas se reinventando para atender demandas mais pontuais”, analisou Pinto, em entrevista à Portos e Navios.

Esta semana, representantes da CSENO e da Câmara de Defesa e Segurança (CDS) da Abimaq visitaram o Estaleiro Jurong Aracruz (EJA), no Espírito Santo, onde será construído o navio de apoio polar Antártico (NAPAnt) para a Marinha. No primeiro dia, 35 associados das duas câmaras (foto) conheceram as instalações do estaleiro. No dia seguinte, conversaram com profissionais das áreas de compras e serviços do estaleiro e com representantes da Emgepron e do consórcio construtor para entender as demandas principais do estaleiro, a fim de contribuir com o conteúdo local do programa, que está em fase inicial.



visita-abimaq-eja-outubro-2022.jpg

A expectativa dos fornecedores é que, nas próximas etapas, sejam conhecidas no mercado as especificações técnicas para início das cotações do NAPAnt. “A CSENO indicou, inicialmente, a possibilidade de fazer o estreitamento da nossa parceria. Nossos associados vão avaliar o core business para atingir 45% de conteúdo local e apresentar à SPE Polar 1”, explicou.

O presidente da CSENO/Abimaq também enxerga alta na parte de manutenção e serviços, a despeito de problemas internacionais, como o causado pelo aumento no prazo de entrega dos equipamentos e insumos a partir da pandemia de Covid-19. Com lead time alto do fornecimento de alguns itens importados, Pinto considera que existem muitas possibilidades de empresas de serviço já estabelecidas no Brasil prestarem suporte ao setor.

Pinto vê muitas empresas preparadas para projetos de eólicas offshore aguardando apenas o marco legal do segmento para entender quais serão os principais requisitos para adaptação e implantação. “Só não temos certeza quando começa a implantação. Mas o mercado já é profundo conhecedor na construção de embarcações de apoio offshore e no apoio à plataforma. É importante a revitalização da construção naval. Vemos o desenvolvimento de programas do segmento de defesa, mas não enxergamos programas como o Prorefam e o Promef para revitalizar a indústria da construção naval”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022

INFLAÇÃO EM ALTA ACENDE ALERTA NA CADEIA GLOBAL DE SUPRIMENTOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 05/10/2022 - 19:58



Arquivo/Divulgação

De forma semelhante aos complexos portuários norte-americanos e europeus, principais portos brasileiros têm enfrentado, em 2022, tempos de permanência (dwell times) cada vez maiores dos contêineres de exportação. apontou o relatório da plataforma Project44

Impactadas por vários fatores macroeconômicos no primeiro semestre – como os lockdowns anti-Covid na China, que causaram queda na produção industrial; a

guerra na Ucrânia; a falta contínua de capacidade intermodal nos Estados Unidos e na Europa em razão da escassez de ferrovias, chassis e mão de obra; e as mais recentes greves de estivadores, ferroviários e caminhoneiros nos EUA, Europa e Coreia do Sul –, as cadeias globais de suprimentos, agora, acendem o alerta vermelho em torno da inflação em alta para a segunda metade de 2022 e, especialmente, para o final deste ano.

De acordo com a plataforma Movement by Project44, a produção industrial chinesa caiu cerca de 30%, o que levou seus consumidores a redirecionarem os gastos para o setor de serviços. “À medida que os preços do gás e do combustível sobem, o poder de compra dos consumidores está diminuindo e as cadeias de suprimentos serão impulsionadas pela demanda reprimida no consumo”, apontou o relatório “A situação das cadeias de suprimentos globais e o papel da visibilidade”.

O documento também indicou que a demanda, sustentada no terceiro trimestre, manteve as cadeias de suprimentos sob pressão, uma vez que os varejistas fizeram estocagens antes do esperado. Ainda destacou que, embora não nos níveis pré-pandemia, as operações on-time continuam a melhorar em todas as cadeias de suprimentos, a partir da ação de gestores da cadeia de suprimentos, que vêm adotando soluções de visibilidade em tempo real para mitigar os riscos do mercado.

De forma semelhante aos complexos portuários norte-americanos e europeus, os principais portos brasileiros têm enfrentado, em 2022, tempos de permanência (dwell times) cada vez maiores dos contêineres de exportação. “O aumento nos tempos de permanência de exportação é atribuído



principalmente à alta demanda de contêineres vazios para serem enviados de volta à China para uso em rotas comerciais mais lucrativas para as exportações chinesas”, destacou a Movement by Project44.

Para os transportadores marítimos, a exportação de commodities agrícolas para fora do território brasileiro e de outros países é menos lucrativa e, por isso, esses contêineres nem sempre são priorizados, levando a tempos mais altos de permanência no porto. “Enquanto o Porto de Paranaguá registra o maior tempo de permanência das exportações (10,3 dias), o Porto de Santos tem o maior aumento desde o início do ano, passando de 5,1 dias para 7,7 dias – um aumento de 51%.”

Enquanto isso, os tempos de permanência dos contêineres de importação do Brasil mostraram sinais de melhora ao longo de 2022: “Os índices dos portos de Paranaguá e Navegantes caíram 19% e 31%, respectivamente. O porto de Santos manteve o menor tempo de permanência de importação, inferior a dois dias”.

Cenário dos fretes

Outros dados da plataforma Movement by Project44 sugeriram algumas tendências positivas no frete marítimo e rodoviário (OTR), começando com o desempenho pontual das remessas marítimas. “Houve uma tendência de queda nos preços dos fretes ao longo de 2022, mas essa melhora bem-vinda foi acompanhada por uma queda na demanda por bens de consumo, à medida que a inflação corrói a renda extraordinária”, disse Josh Brazil, vice-presidente de Supply Chain Insights da Project44, à Portos e Navios.

De acordo com o documento, os horários globais de navegação oceânica também estão melhorando constantemente desde janeiro, embora de forma lenta. Mesmo que ainda seja observado em muitas rotas, o grau de atrasos das remessas está caindo, a exemplo do trecho entre a China e a costa oeste dos EUA, que decresceram de 5,2 dias, no primeiro mês do ano, para apenas 0,1 dia em agosto. “Um grande progresso foi feito e esperamos que a tendência continue. Até a rota China-Europa melhorou dos picos de 11 dias em fevereiro, para apenas quatro dias agora”, apontou o relatório.

Já a rota comercial do transpacífico conseguiu se recuperar mais rapidamente: “Como a China-Europa tem muito mais portos de transbordo, há muito mais potencial para rollovers de transbordo, que são mais suscetíveis a interrupções. O resultado foi uma melhora muito mais lenta na rota Ásia-Europa”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2

Fonte : InforMS

Data: 06/10/2022