

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 142/2022
Data: 07/11/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS E OUTRAS DEMANDAS PEDEM ATENÇÃO DO GOVERNO LULA, DIZEM ENTIDADES 4	
VIAGENS TEMÁTICAS AGITAM A TEMPORADA DE CRUZEIROS EM SANTOS.....	6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	7
TESOURO HONRA EM OUTUBRO R\$ 725,64 MILHÕES EM DÍVIDAS GARANTIDAS PELA UNIÃO, TOTALIZANDO R\$ 7,41	
BILHÕES EM 2022	7
DEFINIDAS REGRAS PARA COMPRA DE IMÓVEIS DA UNIÃO POR MEIO DE PRECATÓRIOS	7
RECEITA FEDERAL INICIA A MAIOR OPERAÇÃO JÁ REALIZADA PELO ÓRGÃO NO COMBATE AO COMÉRCIO DE PRODUTOS	
ILÍCITOS.....	8
PORTAL PORTO GENTE.....	9
ECOVIAS REALIZA OBRAS DE MANUTENÇÃO NAS VIAS DO SISTEMA ANCHIETA-ÍMIGRANTES	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT – 07/11/2022	10
EDITORIAL – O FUTURO DO PORTO DE NATAL E A INTERMODALIDADE	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
<i>Indicações 1</i>	11
<i>Indicações 2</i>	11
<i>Indicações 3</i>	11
<i>Produtos perigosos</i>	11
NACIONAL - SENADO E CÂMARA VÃO DISCUTIR EMENDAS AO ORÇAMENTO DE 2023	12
NACIONAL - CONAB PROJETA AUMENTO DE 12,5% NA SAFRA DO MILHO E PREVÊ NOVA ALTA DAS EXPORTAÇÕES	13
NACIONAL – VLI ABRE INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE ESTÁGIO 2023	14
REGIÃO NORTE - TUP DO PARÁ TERÁ PRIMEIRO EMPURRADOR ELÉTRICO DE BARCAÇAS DO MUNDO	15
NORTE EXPORT 2022 – 17 E 18 DE NOVEMBRO – SINES E LISBOA PORTUGAL.....	16
REGIÃO NORDESTE – ENTREVISTA BRIGADEIRO DA RESERVA CARLOS EDUARDO DA COSTA ALMEIDA	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT – 05 E 06/11/2022.....	19
EDITORIAL – PROPOSTAS PRIORITÁRIAS	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Contêineres 1</i>	20
<i>Contêineres 2</i>	20
<i>Foguete 1</i>	20
<i>Foguete 2</i>	20
NACIONAL - DNIT DEVE RECEBER REFORÇO DE VERBA PARA PRÓXIMO ANO	20
NACIONAL - ENTIDADES COLOCAM PAUTAS QUE DEVEM SER TRABALHADAS PELO PRÓXIMO GOVERNO	21
REGIÃO SUDESTE - SOPESP REÚNE JURISTAS E EMPRESÁRIOS EM ENCONTRO SOBRE DIREITO DO TRABALHO	
PORTUÁRIO	23
REGIÃO SUDESTE - ADICIONAL DE RISCO PARA AVULSO E ATUAÇÃO DO OGM EM DEBATE	24
REGIÃO SUDESTE - PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS É HOMENAGEADO	25
REGIÃO NORDESTE - PERNAMBUCO QUITA DÍVIDA E ANUNCIA RETOMADA DE DRAGAGEM EM SUAPE	26
REGIÃO NORDESTE – ENTREVISTA FRANCISCO MARTINS.....	27
REGIÃO NORDESTE - OPERAÇÃO COM REBOCADOR MAIS SUSTENTÁVEL TEM INÍCIO EM TERMINAIS DO MA	30
REGIÃO SUL - NAVIO MAGENTA DA ONE ATRACA NO TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ.....	31
NACIONAL – OPINIÃO GESTÃO - SONHOS EM ALTO-MAR	32
NACIONAL – ESTILO BR.....	34
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	38
SOPESP RECEBE EM SUA SEDE O MINISTRO DO TST, DOUGLAS ALENCAR RODRIGUES.....	38
SIMULAÇÕES ATESTAM NAVIO DE 366M COM 14,5M DE CALADO EM SANTOS.....	39
PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 102% NAS EXPORTAÇÕES PELO CORREDOR LESTE EM OUTUBRO.....	40
COPERSUCAR APOSTA NO ETANOL COMO SOLUÇÃO IMEDIATA PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	41
CAMPANHA DE SIMULAÇÃO DE MANOBRAS GARANTE ENTRADA SEGURA NO PORTO DE SANTOS.....	42
ABERTA A TEMPORADA DE CRUZEIROS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO.....	43



JORNAL O GLOBO – RJ	44
ECONOMIA E DESENCANTO COM POLÍTICOS PODEM LEVAR LULA A TER 'LUA DE MEL' CURTA COM A SOCIEDADE, DIZ EURASIA.....	44
PREÇO DA GASOLINA SOBE PELA QUARTA SEMANA SEGUIDA NOS POSTOS, DIZ ANP.....	45
SHELL E RAÍZEN FIRMAM ACORDO DE DEZ ANOS PARA PRODUÇÃO DE ETANOL DE SEGUNDA GERAÇÃO	46
MINISTRO DA CASA CIVIL, CIRO NOGUEIRA CRITICA 'PLANO B' DO PT PARA TER GASTOS EXTRAS EM 2023.....	48
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	49
INCERTEZAS SOBRE RUMO ECONÔMICO DO GOVERNO LULA DERRUBAM BOLSA.....	49
CADERNETA DE POUPANÇA: SAQUES SUPERAM DEPÓSITOS EM R\$ 11 BI EM OUTUBRO.....	50
CONFIANÇA E COESÃO ECONÔMICA SÃO FUNDAMENTAIS PARA RESULTADOS EM NOVO GOVERNO	50
EQUIPE DE TRANSIÇÃO DECIDE APRESENTAR PEC QUE DÁ LICENÇA PARA GASTAR; PROPOSTA SERÁ LEVADA A LULA.....	51
VALOR ECONÔMICO (SP)	52
SLC FECHOU O 3º TRIMESTRE COM PREJUÍZO DE R\$ 78,3 MILHÕES	53
UBS VAI PARA RECIFE E GOIÂNIA EM BUSCA DOS NOVOS MILIONÁRIOS	53
PORTAL PORTOS E NAVIOS	55
QUASE 50% DAS CARGAS NA CABOTAGEM SÃO TRANSPORTADAS VIA MERCADO FEEDER	55
EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA TÊM RECEITA DE US\$ 1,225 BILHÃO EM OUTUBRO	56
TECON SALVADOR INICIA EXPORTAÇÃO DE CARNE PARA A RÚSSIA.....	56
PORTO DE SANTOS RECEBE REUNIÃO DE ALINHAMENTO DA OPERAÇÃO RELIQUA	57
ANALISTAS ACOMPANHAM SINALIZAÇÕES SOBRE POLÍTICAS PARA PETROBRAS NO PRÓXIMO GOVERNO	58
LOCALFRIO INVESTE CERCA DE R\$ 50 MILHÕES EM NOVO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO EM ÍTAJAÍ	60
SINDIADUBOS PREVÊ REDUÇÃO DE 30% NA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES NOS PORTOS PARANAENSES	60
CODERN PEDE R\$ 41 MILHÕES À BANCADA DO RN	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS E OUTRAS DEMANDAS PEDEM ATENÇÃO DO GOVERNO LULA, DIZEM ENTIDADES

Representantes de operadores portuários revelam o que esperam para os próximos quatro anos
Por: **Fernanda Balbino**



Renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária é outro pleito da iniciativa privada Foto: Fabrício Costa / AT

Revisão de regras laborais, segurança jurídica, diálogo com o setor e maior protagonismo dos portos no Governo Federal. Estas são algumas das demandas de entidades que representam operadores portuários ao presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva nos próximos quatro anos. A renovação do Regime Tributário para

Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 2025 é outro pleito da iniciativa privada.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, aponta que, com o novo governo, a desestatização da gestão do Porto de Santos corre o risco de ser adiada ou mesmo ser adotada uma nova linha para o tratamento da gestão do cais santista.

“O processo não está totalmente maduro e merece uma análise mais aprofundada, como ficou claro no próprio evento promovido pelo TCU (Tribunal de Contas da União) na semana passada. Por outro lado, a suspensão desse projeto, a princípio, seria negativa para os nossos associados, que enxergam como positiva a concessão do porto à iniciativa privada. Porém, acreditamos que ainda é prematuro opinar sem conhecermos a proposta do novo governo para o Porto de Santos”, destacou Caputo.

O executivo destaca, ainda, que desestatização do Porto de Santos e as licitações dos terminais STS-10 e STS-53 são os que mais têm ocupado a pauta do setor e estão mais próximos de serem concretizados, tanto que desde o início a Abtra vem contribuindo com dados e análises técnicas para preservar o ambiente concorrencial no Porto.

“Esperamos que a gestão do Ministério da Infraestrutura e da Secretaria Nacional de Portos mantenha o diálogo aberto com o setor privado, de modo que não tenhamos nenhuma surpresa que possa interferir no planejamento e nos investimentos dos terminais operadores e recintos retroportuários, que garantem a produtividade e a eficiência de seus serviços”.

Investimentos

Na avaliação do presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, para a construção de novas políticas públicas que resultem em incentivo para o setor, deverão ser amplamente discutidos, pelo menos quatro pilares essenciais: infraestrutura, segurança jurídica, regulação e competitividade. Neste contexto, a renovação do Reporto é vista como um projeto primordial.

“Sabemos que persiste no país uma série de entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor. Ainda é muito comum submeter os Terminais de Uso Privado

(TUPs) a uma série de exigências que são cabíveis apenas para empreendimentos explorados sob o regime de concessão de serviços públicos. Existe, portanto, uma visão distorcida dos portos privados, que levam ao entendimento equivocado de que esses empreendimentos devam ser regulados invasivamente. Essas práticas passam longe da natureza essencialmente privada dos TUPS, aumentando os custos regulatórios que permeiam toda a cadeia produtiva nacional”.

Diálogo

Para o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, a criação de uma pasta específica para cuidar dos portos brasileiros é uma boa iniciativa para o setor. A medida seria capaz de aumentar o diálogo entre o poder público e a iniciativa privada.

“Reconhecemos que no governo Lula vivenciamos uma fase muito positiva para o sistema portuário, quando foi criada a (extinta) Secretaria Nacional de Portos, sob o comando do ministro Pedro Brito. Naquele momento, tivemos nomeações técnicas nas administrações portuárias e grande fortalecimento do CAP (Conselho de Autoridade Portuária), valorizando assim a descentralização portuária”, afirmou.

Segundo o presidente da Fenop, há necessidade de se debater junto com as entidades que representam trabalhadores e empresários a revisão na legislação laboral do setor.

“Esses pontos deveriam estar na ótica do novo Governo, recuperando esses instrumentos da anterior Lei 8.630/93, a antiga Lei dos Portos”.



Trabalhadores portuários já enviaram pleitos à equipe que vai atuar na transição de governo Foto: AT

Transição

Trabalhadores portuários já enviaram pleitos à equipe que vai atuar na transição de governo. Alguns pontos são comuns entre operários e empresários, como o fortalecimento do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). Porém, a desestatização da gestão do Porto de Santos e a mudança na legislação laboral são pontos de

divergência.

“Nossa expectativa é que o novo presidente cumpra, principalmente, o que garantiu, que é a suspensão da desestatização da administração do Porto. Defendemos a manutenção da autoridade portuária pública e a dragagem para a iniciativa privada. Isso é positivo, e esperamos que ele cumpra rigorosamente”, destacou o presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos.

Regras laborais

Os portuários também defendem que sejam mantidas as regras laborais. “Defendemos que ele não mexa na lei 12.815 e que trabalhadores avulsos continuem tendo prioridade na contratação”, afirmou Cirino.

Por outro lado, garantir maior protagonismo ao setor é ponto pacífico entre empresários e portuários. “Porto tem uma natureza diferente de rodovias e ferrovias e o ministro que assumir essa pasta tem que ter vocação e conhecimento”.

Outro ponto em comum é a necessidade de melhorias na formação e na qualificação de trabalhadores portuários. Para isto, a ideia é a adoção do sistema S, já consolidado no setor industrial.

VIAGENS TEMÁTICAS AGITAM A TEMPORADA DE CRUZEIROS EM SANTOS

Pacotes com artistas renomados dão um charme especial, atraem fãs e fomentam a economia e o turismo da região

Por: Anderson Firmino

A temporada de cruzeiros, iniciada na quarta-feira (2), marca mais um capítulo de uma paixão declarada pelos transatlânticos. Pois os chamados cruzeiros temáticos, com diversos tipos de atrações, dão um charme a mais nessa relação.

De acordo com o Concais, que administra o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, serão 16 cruzeiros do segmento de entretenimento, com shows, que partirão de Santos até o final da temporada. Nomes como Wesley Safadão, Zezé Di Camargo e Luciano, Maiara e Maraisa e Alexandre Pires se apresentarão a bordo. Em março, Xuxa e Roberto Carlos também encontrarão seus fãs em alto mar. A maioria deles será realizada no MSC Fantasia.

De acordo com a diretora de operações do Concais, Sueli Martinez, outros cruzeiros temáticos também fazem parte dos afretamentos, como os corporativos, para grupos grandes e até casamentos e formaturas. Mas os que atraem fãs de diversos artistas têm especial destaque. “Gostamos de receber esses grupos. São muito animados, porque todos estão focados numa atração. Mas não tem bagunça. As pessoas parecem que se conhecem, mas não. Elas se unem em torno de uma afinidade”, descreve.

Economia

A paixão entre os turistas e os cruzeiros fica melhor ainda quando deixa dividendos para a economia da Cidade. Segmentos como comércio, hotelaria, bares e restaurantes acompanham de perto o início da temporada.

“Você tem aquele movimento de um dia, das pessoas que vêm de fora embarcar, às vezes de outros estados. Antigamente, se imaginava que essa pessoa ficaria em um hotel, mas raramente isso acontece. Ela, eventualmente, passa um dia na região e programa férias por aqui para depois. Para os restaurantes e bares, esse trânsito funciona. Mas, para os hotéis, é mais posteriormente”, explica o presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sinhores), Heitor Martinez.

Já Omar Abdul Assaf, presidente do Sindicato do Comércio Varejista da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sincomércio - BS), lembra que os estabelecimentos da região estão prontos para atender os turistas e também os santistas que se aprontam para embarcar. “Quem vai pela primeira vez fica admirado. As pessoas gastam para ir para o navio: compram uma roupa, um biquíni, uma série de coisas para a viagem”, lembra.

Magia

Se os ganhos econômicos são considerados, o carinho dos santistas pelos cruzeiros é evidente. A Ponta da Praia fica lotada a cada partida – e serão dezenas até abril. Para Sueli Martinez, é um carinho recíproco entre quem está a bordo e quem saúda os cruzeiristas. Mas, se o navio atrasa, por qualquer razão, a sua saída... “Se ele está para sair às 18 horas e dão 18h40 e ele não passou pela Ponta da Praia, o nosso telefone não para, com pessoas perguntando o que houve. Mas essa relação é mágica, de acenos entre pessoas que não se conhecem e, talvez, nunca irão se conhecer”, emenda Sueli Martinez.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/11/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

TESOURO HONRA EM OUTUBRO R\$ 725,64 MILHÕES EM DÍVIDAS GARANTIDAS PELA UNIÃO, TOTALIZANDO R\$ 7,41 BILHÕES EM 2022

Foram honradas dívidas de sete estados: Rio de Janeiro, Goiás, Alagoas, Rio Grande do Sul, Maranhão, Piauí e Rio Grande do Norte

Em outubro de 2022, a União pagou R\$ 725,64 milhões em dívidas garantidas dos entes subnacionais, sendo R\$ 424,58 milhões relativos a inadimplências do Estado do Rio de Janeiro, R\$ 78,63 milhões do Estado de Goiás, R\$ 58,54 milhões do Estado de Alagoas, R\$ 57,33 milhões do Estado do Rio Grande do Sul, R\$ 50,85 milhões do Estado do Maranhão, R\$ 46,41 milhões do Estado do Piauí e R\$ 9,29 milhões do Estado do Rio Grande do Norte.

Os dados estão no Relatório de Garantias Honradas pela União em operações de crédito, divulgado nesta segunda-feira (7/11) pela Secretaria do Tesouro Nacional.

No acumulado do ano, a União honrou R\$ 7,41 bilhões em dívidas garantidas de entes subnacionais. Os mutuários que tiveram os maiores valores honrados no ano foram os estados do Rio de Janeiro (R\$ 2,69 bilhões, ou 36,35% do total), de Minas Gerais (R\$ 1,98 bilhão, ou 26,70% do total), de Goiás (R\$ 1,14 bilhão, ou 15,32% do total) e do Rio Grande do Sul (R\$ 720,19 milhões, ou 9,72% do total).

No total, desde 2016, a União realizou o pagamento de R\$ 49,32 bilhões com o objetivo de honrar garantias em operações de crédito.

Além do Relatório Mensal de Garantias Honradas (RMGH), as informações de garantias honradas estão disponíveis no Painel de Garantias Honradas, uma ferramenta para visualizar dados com recursos visuais inovadores e gráficos interativos.

Vale destacar que desde julho de 2022, o RMGH passou a divulgar também as informações de recuperação de contragarantias.

Acesse aqui o relatório completo de garantias honradas pela União relativo a outubro de 2022.

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

Data: 07/11/2022

DEFINIDAS REGRAS PARA COMPRA DE IMÓVEIS DA UNIÃO POR MEIO DE PRECATÓRIOS

Medida está em vigor desde a edição da EC 113/2021 e torna-se mais uma opção para o pagamento dos ativos federais

A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) do Ministério da Economia publicou, nesta segunda-feira (7/11), a Portaria 9.650/2022, que esclarece as regras para compra de imóveis da União por meio de créditos líquidos e certos reconhecidos pela União, suas autarquias ou fundações públicas, ou por decisão judicial transitada em julgado. Os precatórios — dívidas do Estado com cidadãos ou empresas — são exemplos desses créditos que podem ser utilizados.



A medida já está em vigor desde dezembro do ano passado, a partir da promulgação da Emenda Constitucional 113/2021, e torna-se mais uma opção para o pagamento de imóveis vendidos pela União, que, antes, só podiam ser quitados via moeda corrente.

Dessa maneira, cidadãos ou empresas que desejarem adquirir imóveis, por meio da concorrência tradicional Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI) ou pela venda direta, podem optar por fazer o pagamento tanto por moeda corrente quanto por precatórios ou outros créditos que se enquadrem.

A União já recebeu a primeira oferta de precatório como pagamento de imóvel arrematado em concorrência pública, como é o caso galpão do extinto Instituto Brasileiro do Café (IBC), no Espírito Santo (ES).

“O precatório passa a ser uma moeda, como se dinheiro fosse. Estamos colocando em prática uma possibilidade de pagamento que traz transparência, segurança jurídica e informação para os interessados na aquisição dos imóveis federais”, ressaltou o secretário Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados, Pedro Capeluppi.

“A portaria traz os procedimentos mínimos e necessários para dar efetiva aplicação ao texto constitucional, pois mesmo tratando-se de norma autoaplicável à União, era necessário estabelecer fluxo processual”, explicou a secretária de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, Fabiana Rodopulos.

Como vai funcionar?

Os editais de venda de imóveis publicados pela SPU passarão a fazer menção expressa à possibilidade de o credor ofertar créditos líquidos e certos, próprios ou adquiridos de terceiros, reconhecidos pela União, suas autarquias ou fundações públicas, ou por decisão judicial transitada em julgado, para compra de imóveis públicos de propriedade da União. As mesmas regras valem para os editais de venda de imóveis já publicados pela SPU, ainda que não façam a menção específica.

O cidadão ou empresa que pretender realizar o pagamento mediante precatórios ou outros créditos enquadrados na regra deverá apresentar, após convocação para pagamento, acervo documental suficiente para comprovar que os créditos ofertados são próprios ou adquiridos de terceiros, bem como sua certeza e liquidez.

O prazo para a quitação do imóvel serão os mesmos previstos em edital para o pagamento em moeda corrente, de trinta dias do recebimento da notificação. Findo esse prazo, até o centésimo vigésimo dia após a convocação, o licitante vencedor ainda poderá quitar o valor devido com incidência de correção monetária pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), bem como juros moratórios na ordem 0,5% ao mês, pro rata.

Se houver indeferimento da utilização dos créditos ofertados, no todo ou em parte, em razão da inidoneidade dos créditos ofertados, a proposta será desclassificada, podendo ser aplicadas outras penalidades previstas em edital. Nesse caso, a SPU notificará o adquirente para substituição total ou parcial dos créditos ou realização do pagamento por outra modalidade admitida, respeitados os prazos máximos estabelecidos em edital.

Informações detalhadas dos imóveis da União disponíveis para venda podem ser obtidas no Portal VendasGov (<https://imoveis.economia.gov.br/>). As concorrências públicas para venda de imóveis em todo o Brasil acontecem diariamente.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 07/11/2022

RECEITA FEDERAL INICIA A MAIOR OPERAÇÃO JÁ REALIZADA PELO ÓRGÃO NO COMBATE AO COMÉRCIO DE PRODUTOS ILÍCITOS



Operação “Krampus” em São Paulo terá duração de várias semanas e deve apreender centenas de toneladas de mercadorias irregulares, com valor que pode chegar a R\$ 1 bilhão

A Receita Federal deflagrou na manhã desta segunda-feira (7/11), na cidade de São Paulo, a Operação “Krampus”. A ação faz parte da cooperação entre a Receita Federal, a Prefeitura Municipal e a Guarda Civil Metropolitana de São Paulo. A ação terá duração de várias semanas e deve apreender centenas de toneladas de mercadorias irregulares, com valor que pode chegar a R\$ 1 bilhão. Trata-se da maior operação já realizada pelo órgão no combate à venda de produtos introduzidos ilegalmente no Brasil.

A operação acontece na região central da capital paulista, que é hoje um dos principais polos de comércio de mercadorias irregulares, fruto de contrabando, descaminho e falsificação. Além de atender à demanda local, desta região saem mercadorias irregulares que abastecem todo o Brasil, gerando um prejuízo de bilhões de reais por ano com sonegação de impostos e concorrência desleal. Além do aspecto fiscal, há também reflexos em outros crimes, como lavagem de dinheiro, corrupção, trabalho escravo e danos à saúde pública.

A Prefeitura de São Paulo apoia a ação por meio da Guarda Civil Metropolitana e de equipes de remoção das mercadorias, e fiscaliza as condições de funcionamento dos estabelecimentos, do ponto de vista de alvarás e de segurança, dentre outros aspectos. Aqueles que estiverem irregulares poderão ser interditados.

Participam da ação 40 servidores da Receita Federal, 50 guardas civis metropolitanos e 90 integrantes das equipes de remoção das subprefeituras da Sé e da Mooca.

Krampus – que dá nome à operação – é uma figura mitológica que teria surgido no folclore da Europa Central, provavelmente derivada de um deus cultuado nas tradições pagãs. De feições assustadoras, Krampus acompanharia São Nicolau na noite de Natal, punindo as crianças más, enquanto o Bom Velhinho se ocuparia em recompensar aquelas de bom comportamento.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 07/11/2022*



PORTAL PORTO GENTE

ECOVIAS REALIZA OBRAS DE MANUTENÇÃO NAS VIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES

Redação Portogente

O objetivo dos serviços é manter a qualidade das rodovias, segurança viária e o conforto dos usuários

A Ecovias, concessionária responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), realizará serviços de manutenção em todas as rodovias, no período de 07 de novembro a 13 de novembro. A programação de trabalhos é estabelecida em contrato com o Governo do Estado, sob fiscalização da Artesp (Agência de Transportes do Estado de São Paulo), com o objetivo de manter a qualidade das rodovias, a segurança viária e o conforto dos usuários.

A rodovia dos Imigrantes receberá a recuperação de pavimento, de passarelas, viadutos e juntas de dilatação. Estão programadas para acontecer ao longo de toda a via Anchieta, do km 9,7 ao km 65, em ambas as direções, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Também serão realizadas em todo o trecho e ambos os sentidos da via, mas apenas no período noturno, os trabalhos de reforço da sinalização de solo, implantação de suportes para placas aéreas e manutenção e lavagem de placas de sinalização.



O pavimento da rodovia dos Imigrantes também passará por manutenção, assim como as juntas de dilatação e as passarelas e viadutos. Estes trabalhos acontecem em toda a via, entre o km 11 e o km 70, tanto na pista sentido Capital quanto na que leva ao Litoral, sempre das 08h às 17h e das 21h às 05h. Além disso, haverá trabalhos de manutenção e lavagem de placas e reforço da sinalização horizontal em toda a extensão e nos dois sentidos da rodovia, mas estes últimos serão realizados apenas das 21h às 05h.

Nas rodovias Cônego Domênico Rangoni (CDR) e Padre Manoel da Nóbrega (PMN) estão previstos, em toda a extensão e em ambos os sentidos, serviços de recuperação de pavimento, manutenção de passarelas e viadutos, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Nas mesmas rodovias ainda estão previstos trabalhos de manutenção e lavagem de placas em todo o trecho e nos dois sentidos, mas apenas a noite, das 21h às 05h.

Nas Interligações Planalto e Baixada, além da saída do Guarujá pela SP-248, nos dois sentidos e em todo o trecho, serão executados os serviços de manutenção do pavimento, das passarelas e viadutos, das 08h às 17h e das 21h às 05h.

Além das obras citadas, serviços de varrição mecanizada, cata papel, coleta de lixo e entulho, varrição manual e mecânica, poda, implantação de dutos, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Bloqueios

Nas noites de 07 a 10 de novembro, entre 23h30 e 05h30, a pista norte da rodovia dos Imigrantes será bloqueada, no trecho de serra, para transposição de cargas especiais. Neste período, os motoristas poderão subir apenas pela pista norte da via Anchieta.

E entre os dias 08 a 10 de novembro, a pista sul da via Anchieta passará por obras no trecho de serra, do km 40 ao km 55, das 5h às 17h. Durante a realização dos trabalhos, estará em vigor a Operação 5x3, com descida pela pista sul da rodovia dos Imigrantes e pista norte da via Anchieta, e subida pela pista norte da rodovia dos Imigrantes.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/11/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT – 07/11/2022

EDITORIAL – O FUTURO DO PORTO DE NATAL E A INTERMODALIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Natal (RN) completou 90 anos no último dia 24. E entre seus principais desafios atualmente, está viabilizar a expansão de sua área. O complexo marítimo, utilizado principalmente no escoamento das exportações de frutas e rochas, cresceu ao redor da capital, que também foi sendo ampliada, ocupando as áreas próximas à região dos terminais, na margem direita do Rio Potengi. Como resultado, não há mais terrenos contíguos para receber novas instalações.

Em entrevista exclusiva ao BE News, publicada nesta edição, o diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern, a autoridade portuária), o brigadeiro da reserva Carlos Eduardo da Costa Almeida, afirmou que a solução para o crescimento do porto passa pela ocupação da margem esquerda do rio, em um empreendimento batizado como Porto Potengi e avaliado em R\$ 7 bilhões. A nova área permitirá a construção de um cais acostável linear de um quilômetro e uma retroárea de um quilômetro quadrado. E um dos principais destaques do projeto é que ele está



sendo desenvolvido prevendo operações intermodais, com acessos ao aeroporto Aluizio Alves e um ramal ferroviário, ligando-o à malha local.

A opção por apostar na intermodalidade é a grande vantagem do empreendimento. Hoje, não se pode pensar em um projeto portuário sem desenvolvê-lo com uma ampla rede de acessos rodoviários, ferroviários e aviários. Especialmente na Região Nordeste, onde as ligações viárias aos portos são motivos de preocupação do setor, ante sua atual falta de capacidade de transporte, as novas instalações devem primar por essa grande malha.

Pensar em intermodalidade de um porto é garantir uma maior variedade para sua logística de acesso e, assim, ampliar sua competitividade e garantir custos logísticos menores. Daí a importância dessa estratégia. O Porto Potengi começa a ser desenvolvido com valores importantes. Que os próximos passos sigam esse plano e garantam ao Rio Grande do Norte uma moderna estrutura para o escoamento de sua opção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

INDICAÇÕES 1

Com a transição no Governo Federal já iniciada e a atual gestão tendo menos de 60 dias de poder, a equipe do presidente Jair Bolsonaro quer ao menos preencher as vagas ainda em aberto nas diretorias dos órgãos reguladores do setor de transportes: há três posições sem ocupantes na direção da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e duas na da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O Planalto já indicou nomes para esses postos, que estão sendo analisados na Casa Civil.

INDICAÇÕES 2

Um dos indicados para a Antaq é o ex-juiz-presidente do Tribunal Marítimo (TM), da Marinha, vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho. Seu nome foi selecionado pelo Palácio do Planalto há alguns meses, uma escolha que foi bem recebida pelo mercado, diante do conhecimento de Lima Filho sobre o setor, obtido nos seus anos no TM. As outras duas indicações são do advogado Caio César Farias Leônico e do engenheiro e funcionário de carreira da Antaq Alber Furtado de Vasconcelos Neto, que chegou a ser presidente do conselho de administração da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, o antigo nome da Santos Port Authority, a SPA).

INDICAÇÕES 3

Para a ANTT, os indicados são o atual secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz, que tem trabalhado em conjunto com a agência no programa de incentivo ao transporte ferroviário, e o advogado Lucas Asfor Rocha Lima.

PRODUTOS PERIGOSOS

Ainda sobre a ANTT, a agência atualizou seu regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos. A nova versão do texto consta da Resolução nº 5.998/2022, publicada na edição do Diário Oficial da União da última sexta-feira. As modificações realizadas foram definidas a partir de audiência pública realizada neste ano. Entre as principais alterações, estão a atualização da relação de produtos perigosos, com a inclusão de mercadorias relacionadas em regulamentos internacionais, a retirada da necessidade de apresentação da Declaração de Expedidor, o acréscimo de novas instruções para embalagens e a revisão das infrações. A resolução pode ser consultada no site da ANTT.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NACIONAL - SENADO E CÂMARA VÃO DISCUTIR EMENDAS AO ORÇAMENTO DE 2023

Além as medidas que serão incluídas, está uma suplementação de verbas para o Dnit concluir obras viárias

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



Congresso pretende votar emendas ao Projeto de Lei Orçamentária Anual (Ploa) de 2023 nesta semana

Os parlamentares do Congresso Nacional irão dedicar a semana à votação de emendas ao Projeto de Lei Orçamentária Anual (Ploa) de 2023. Além disso, deverá ser debatida a proposta de emenda à Constituição (PEC) que deverá ser proposta pela equipe do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva (PT).

Conforme publicado na última sexta-feira (4), o Governo planeja propor a chamada PEC de Transição, com o objetivo de “consertar erros” apontados pela equipe de Lula ao PLO 2023. Entre as correções, está um reforço orçamentário para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). A suplementação tem como objetivo a manutenção de serviços e impedir que obras públicas fiquem inacabadas. A ideia é que a proposta seja definida até amanhã, terça-feira (8).

Senado

Líderes partidários do Senado devem se reunir hoje para definir os projetos que serão votados até o final do ano. Também já foi acertado que, na próxima semana, será realizado um esforço concentrado des- nado à sabana de indicados a vagas em órgãos públicos e à apreciação de matérias.

Já a Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado agendou uma reunião para a próxima quarta-feira (9), para a discussão e a deliberação acerca das emendas da comissão ao Projeto de Lei Orçamentária Anual (Ploa) 2023.

Câmara

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados realizará, nessa quarta-feira (11), duas reuniões deliberavas. A primeira tem como objetivo aprovar as sugestões de emendas ao Ploa 2023. A segunda trata de discussões e votações de propostas.

O destaque fica para a possível votação do Projeto de Lei (PL) 3.757/2020, que dispõe sobre a atividade de operação logística e a emissão de títulos por empresas de armazéns gerais. Também está na pauta a análise de um requerimento para a realização de audiência pública com representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres, do Ministério da Infraestrutura e da concessionária ECO101, para prestar esclarecimentos acerca da entrega das obras de duplicação da BR-101 Norte, pela empresa.

Há ainda a avaliação de outro requerimento, a fim de convidar o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale, para esclarecer em audiência as ações de regulação e fiscalização do transporte de passageiros por demanda proveniente de plataformas de tecnologia, o chamado “fretamento colaborativo”.

Agências reguladoras

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará, na próxima quinta-feira (10), a entrega do Prêmio Antaq. A condecoração tem como objetivo reconhecer e estimular as melhores práticas e ações que contribuem para a melhoria da prestação de ser viços de transportes aquaviários à sociedade pelas empresas de navegação e instalações portuárias reguladas pela

agência. Também visa fomentar a pesquisa e a produção técnico-científica, além de disseminar as boas práticas relacionadas à operação e a gestão do setor.

Na manhã dessa quinta-feira, a agência realizará sua reunião ordinária virtual de diretoria. Até o fim desta edição, a pauta não havia sido liberada.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antt) inicia, nesta segunda-feira (7), sua reunião deliberativa eletrônica. O destaque fica para a análise do plano de metas anuais de segurança para a sub-concessionária de serviço público de transporte ferroviário de cargas da Ferrovia Norte Sul S/A (FNS), referentes ao quinquênio 2023-2027.

Também serão analisados a 13ª revisão ordinária, a 13ª revisão extraordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Transbrasiliana Concessionária de Rodovias SA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NACIONAL - CONAB PROJETA AUMENTO DE 12,5% NA SAFRA DO MILHO E PREVÊ NOVA ALTA DAS EXPORTAÇÕES

Produção esperada no ciclo 2022/23 é de aproximadamente 127 milhões de toneladas do grão
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Em termos financeiros, o Brasil arrecadou um total de US\$ 2,050 bilhões com as exportações de milho

BRASIL BATEU O RECORDE DO ANO EM OUTUBRO AO EXPORTAR 7,2 MILHÕES DE TONELADAS DE MILHO, UM VOLUME 300% MAIOR DO QUE O REGISTRADO NO MESMO MÊS DE 2021

Com uma produção esmada em aproximadamente 127 milhões de toneladas, a colheita de milho na safra 2022/23 deverá registrar um incremento de 12,5% em relação ao último ciclo. Esse aumento pode ajudar a

conter as pressões de uma restrição da oferta do grão no cenário mundial, diante de uma menor quantidade da commodity norte-americana e de problemas de safra na União Europeia, como aponta a edição de outubro do boletim AgroConab, divulgado no último dia 27 pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

De acordo com a publicação, a safra de milho na União Europeia deverá ser a menor registrada desde 2008. Além disso, o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) confirmou um corte na produção e nos estoques do cereal no país para a safra 2022/23, o que irá pressionar os preços do grão no mercado internacional, influenciando também a cotação interna. Com este panorama, há uma tendência de aumento da demanda exportadora brasileira.

Já para a soja, a análise mostra que problemas de escoamento de grãos no Rio Mississippi, nos Estados Unidos, têm influenciado no maior valor dos prêmios de portos nacionais.

Se por um lado há registro de elevação, os preços do grão no mercado apresentam queda, seguindo o comportamento das cotações internacionais. De acordo com o boletim, pressionam para baixo os preços em Chicago, a elevação dos estoques de passagem norte-americanos divulgada pelo USDA, o bom avanço da colheita do país, a oferta mundial elevada e a possibilidade de recessão econômica global. Em contrapartida, a preocupação com o clima na América do Sul dá sustentação às cotações da oleaginosa.

Recorde em outubro

O Brasil bateu o recorde de exportação de milho no mês passado, ao embarcar 7,2 milhões de toneladas do grão, um volume 300% maior do que o registrado em outubro de 2021, com 1,79 milhão de toneladas. Os dados constam de relatório divulgado pelo Ministério da Economia, por meio da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

Com isso, a média diária de embarques ficou em 378.937 mil toneladas, uma elevação de 321,7% com relação as 89.851 mil toneladas diárias de outubro passado.

Esse acréscimo já era esperado pela Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), considerando o cenário mais otimista em relação às exportações, favorecido pelos efeitos da guerra na Ucrânia, grande exportador que deixou de atender alguns mercados diante do conflito com a Rússia.

Consultorias apontam a importância das vendas de milho pelo Brasil, que têm inserido o País em um espaço “importante” aberto pela guerra da Ucrânia e, agora, pelos Estados Unidos, que enfrentam uma diminuição de suas exportações devido a problemas para escoar sua produção com a seca no Rio Mississippi.

Em termos financeiros, o Brasil já arrecadou US\$ 2,05 bilhões com as exportações de milho em outubro, contra US\$ 379,965 milhões no mesmo mês do ano passado. Na média diária, o último mês contabilizou um aumento de 468%, ficando com US\$107,904 milhões por dia útil, contra US\$ 18,998 milhões em outubro de 2021.

Outra elevação apareceu no preço por tonelada, que subiu 34,7% no período, saindo dos US\$ 211,40 no ano passado para US\$ 284,80 neste mês de outubro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NACIONAL – VLI ABRE INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE ESTÁGIO 2023

Interessados podem se cadastrar até o próximo dia 28 em todo País. Seleção ocorrerá de forma digital

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



As vagas estão distribuídas pelos estados de Minas Gerais, São Paulo, Tocantins e Maranhão.

Estudantes dos cursos de bacharelado, licenciatura e tecnólogos podem se inscrever no Programa de Estágio 2023 da empresa VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos. As inscrições, que seguem até o próximo dia 28, devem ser feitas no site [hps://www.vlilogisca.com.br/estagio-2023/](https://www.vlilogisca.com.br/estagio-2023/). São 25 vagas distribuídas pelos estados de Minas Gerais, São Paulo, Tocantins e Maranhão.

Para se candidatar, é preciso estar cursando qualquer curso de Ensino Superior, bem como ter disponibilidade para estagiar por seis horas diárias. O contrato dos estagiários de bacharelado e licenciatura tem duração de um ano, podendo ser renovado por igual período. Já os alunos de cursos de tecnólogo devem estagiar por um ano.

O processo seletivo será totalmente digital e a previsão é de que os selecionados iniciem o estágio entre fevereiro e março de 2023.

Os aprovados terão como benefícios: vale-refeição (oferecido nas unidades onde não há refeitório); 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); cesta de Natal; modelo híbrido de trabalho (home office duas vezes na semana em algumas localidades); assistências jurídica, financeira, psicológica e social (Programa Apoiar); seguro de vida em grupo; e dress code flexível (em algumas localidades); além de uma rede de descontos em várias lojas, restaurantes, salões e outros.

Segundo a supervisora de Atração e Seleção da VLI, Tatiana Crepalde, para o Programa de Estágio 2023, a VLI busca pessoas com vontade de vivenciar experiências únicas e que aprendam com os desafios. “É importante ainda que se interessem constantemente pela troca de conhecimentos com uma equipe cheia de disposição para ajudar!”.

Tatiana explica que o programa é uma importante porta de entrada da companhia, que oferece uma jornada de desenvolvimento e aprendizagem para os estagiários. “Eles terão participação ativa em entregas que geram impacto positivo em nossas operações, acompanhamento e mentorias com as lideranças e me de RH, além de treinamentos técnicos e comportamentais, por meio da Universidade VLI”, destaca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/11/2022

REGIÃO NORTE - TUP DO PARÁ TERÁ PRIMEIRO EMPURRADOR ELÉTRICO DE BARCAÇAS DO MUNDO

Equipamento, da Hidrovias do Brasil, utiliza bateria para reduzir emissões de CO2
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



A expectativa é que o novo empurrador elétrico evite a emissão de até 2.168 toneladas de CO2 ao ano

O primeiro empurrador elétrico de manobras do mundo, construído no estaleiro Belov, na Bahia, a pedido da Hidrovias do Brasil, foi lançado em água no final do último mês. Nomeado de HB Poraquê, o equipamento vai operar no transporte de barcaças no Terminal de Uso Privado (TUP) da companhia em Barcarena

(PA).

O projeto conta com uma tecnologia inédita na navegação interior: o modelo tem um sistema de energia híbrido. Conta com baterias elétricas que podem alimentar seu sistema de propulsão, substituindo o uso do diesel marítimo e, conseqüentemente, reduzindo a emissão de CO2, o conhecido gás carbônico, e diminuindo o impacto ambiental do modal hidroviário.

A expectativa é que o novo empurrador elétrico evite a emissão de até 2.168 toneladas de CO2 ao ano, o equivalente ao consumo de 472 automóveis, além de contribuir para a migração da matriz energética para uma opção de energia mais limpa.

A parceria entre a Hidrovias do Brasil e o estaleiro baiano foi assinada em abril do ano passado e contempla a construção de duas unidades de empurradores de manobra elétricos. A previsão é que o segundo seja entregue ainda neste ano.

O setor de Inovação e Engenharia do Belov explicou que os estudos para a construção do primeiro empurrador elétrico do mundo começaram em 2018 e foram finalizados em 2020. E detalhou que esses modelos foram escolhidos para o projeto piloto pois essas embarcações são de uso contínuo, ou seja, ficam ligadas por muito tempo, emitem mais gases poluentes e atuam sempre próximos a

portos e à população. Neste cenário, o benefício do uso de uma fonte de energia mais limpa se amplia.

“A companhia vem investindo em inovação e estuda alternativas com menor impacto ambiental para aumentar sua frota, com o objetivo de garantir o crescimento por meio de uma plataforma sustentável, em linha com as melhores práticas da comunidade internacional”, disse Fabio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, quando a parceria foi anunciada.

A escolha de construir as duas embarcações no Brasil ainda impulsiona o setor de construção naval nacional.

O estaleiro Belov foi também o responsável pela construção dos primeiros barcos com propulsão do tipo hidrojato do mundo. O trabalho da empresa engloba a concepção e a construção de portos para grandes navios, obras de recuperação estrutural (inclusive submersas), atividades subaquáticas de inspeções, serviços de mergulho, solda submarina, construções subaquáticas complexas, engenharia e serviços offshore diversos, de ROV e de hidrografia.

Já a Hidrovias do Brasil é uma empresa de logística integrada que atua no Corredor Logístico Norte (Miritituba-Barcarena, Pará), realizando a logística para o transporte e o escoamento de grãos da região Centro-Oeste do Brasil, além da operação de cabotagem para transporte de minérios. No Corredor Logístico Sul, a empresa opera por meio da Hidrovia Paraguai-Paraná, onde movimentam cargas diversas, como commodities agrícolas, minérios, fertilizantes, celulose, entre outras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NORTE EXPORT 2022 – 17 E 18 DE NOVEMBRO – SINES E LISBOA PORTUGAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUGUESA

PORTUGAL EXPORT
FÓRUM INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUGUESA

17 e 18 de novembro
Sines e Lisboa, Portugal

“O sucesso das missões internacionais promovidas nos últimos 20 anos estimulou a criação do Portugal Export, o primeiro fórum internacional permanente do Brasil Export. Vamos ampliar a sinergia entre os países irmãos e continuar a trabalhar pelo desenvolvimento da logística e da infraestrutura, pavimentando o caminho para as melhores práticas e juntando as melhores cabeças.”

Benjamin Gallotti, Presidente do Conselho do Portugal Export

Acompanhe a transmissão online no BE News

Confira a programação completa. Acesse pelo QR code

PARCEIROS

APÓIO INSTITUCIONAL

Logos of partners: ABEPH, APS, ATEXP, CODEBA, GALLOTTI, GreenPort, MODALGR, PORTO DE CABEDELÓ, SUPER TERMINAIS, BRASIL EXPORT.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO NORDESTE – ENTREVISTA BRIGADEIRO DA RESERVA CARLOS EDUARDO DA COSTA ALMEIDA

presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern)
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



“O Porto Potengi tem a proposta da intermodabilidade”

“O ATUAL PORTO DE NATAL NÃO DISPÕE DE ÁREAS PARA CRESCER, POIS A CIDADE CRESCERAO REDOR DO REFERIDO EQUIPAMENTO E O DEIXOU LIMITADO”

O Porto de Natal (RN) celebrou 90 anos no último dia 24 de outubro. E comemorou a data com a chegada do primeiro navio de cruzeiros após as restrições impostas pela pandemia de Covid-19. Até abril do próximo ano, são esperados mais oito navios trazendo turistas, o que ajuda a movimentar a economia local e o turismo, importante atividade para o estado.

Os passageiros que desembarcam no complexo marítimo contam com opções de passeios pela capital e praias do Rio Grande do Norte, e acabam gastando na região, em média, US\$ 200 cada.

Além das embarcações de passeio, o Porto de Natal - que é administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) e tem como presidente, desde abril deste ano, o brigadeiro da reserva da Força Aérea Brasileira (FAB) Carlos Eduardo da Costa Almeida - movimenta, em destaque, frutas, sal, rochas (para exportação), açúcar, trigo e cargas gerais.

Há anos, o complexo portuário potiguar enfrenta de safios relacionados, principalmente, à necessidade de expansão, hoje limitada pelo crescimento da cidade ao redor da região dos terminais. Neste sendo, há um projeto do Centro de Estratégias em Recursos Naturais e Energia (Cerne) que estuda uma possível obra de ampliação na margem esquerda do Rio Potengi, em frente à área atualmente ocupada pelo Porto de Natal. O empreendimento, batizado como Porto Potengi, prevê mil metros de cais acostável linear e uma retroárea de 1 quilômetro quadrado, aproveitando o canal de acesso e a bacia de evolução que já existem.

O novo equipamento possibilitará ainda, de acordo com o projeto, uma integração intermodal com o aeroporto Aluizio Alves e o interior do Estado, a ser feita por um ramal ferroviário único, com escala de uso para ser viável economicamente.

Para que o empreendimento se torne realidade, será necessário um investimento de cerca de R\$ 7 bilhões que, possivelmente, será viabilizado por Parceria-Público-Privada.

A intenção é que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da ampliação portuária comece ainda neste ano, num valor de R\$ 2 milhões, custeado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A gestão atual tem trabalhado também para conseguir uma área para implantar um estacionamento de caminhões e um depósito temporário de contêineres, o que ajudará a aliviar o fluxo de veículos e evitar congestionamentos no entorno do atracadouro, que fica mais intenso na época da safra do melão, em meados de setembro. O terreno para esse projeto será o do antigo Parque de Tancagem de Santos Reis, em Natal. Porém, o local está contaminado por metais e hidrocarbonetos derivados das operações com petróleo que eram feitas ali. Portanto, para conseguir realizar esse feito, a Codern precisa negociar a liberação e a devida descontaminação por parte dos responsáveis, imbrólio jurídico e ambiental sobre o qual o presidente da Autoridade Portuária fala um pouco mais na entrevista a seguir.



“O ATUAL PORTO DE NATAL NÃO DISPÕE DE ÁREAS PARA CRESCER, POIS A CIDADE CRESCER AO REDOR DO REFERIDO EQUIPAMENTO E O DEIXOU LIMITADO”

O sr. assumiu, em abril deste ano, como diretor presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern). Nestes poucos meses à frente da administração, já dá para apontar qual o maior desafio de sua gestão?

O maior desafio da nossa gestão é continuar o trabalho iniciado em 2019 (por Elis Öbrerg, presidente que antecedeu o mandato de Carlos) no quesito de governança, equilíbrio financeiro e investimentos. Dívidas foram sanadas, inclusive, com o fundo de pensão Portus, o que garante tranquilidade aos nossos empregados, que contribuíram durante muitos anos.

E qual sua maior conquista?

Nossa maior conquista à frente da Codern é a concretização da entrega do Terminal Salineiro de Areia Branca ao consórcio arrendatário (o Intersal, formado pelas empresas Intermarítima e Salinor) no dia 1 de novembro, que vai proporcionar mais de R\$ 100 milhões em investimentos, aumento na geração de empregos e fortalecimento da economia.

Qual a expectativa de movimentação de cargas até o fim deste ano para o Porto de Natal?

Temos nos mantido na média e vai depender da safra atual do melão. Mas nossa expectativa é sempre positiva e de que será maior que o ano passado, em torno de 700 mil toneladas (em 2021, foram movimentadas 614,6 mil toneladas).



“NOSSA MAIOR CONQUISTA À FRENTE DA CODERN É A CONCRETIZAÇÃO DA ENTREGA DO TERMINAL SALINEIRO DE AREIA BRANCA AO CONSÓRCIO ARRENDATÁRIO, NO DIA 01 DE NOVEMBRO”

O sr. acredita que conseguirá a liberação do antigo Parque de Tancagem de Santos Reis para montar o estacionamento de caminhões? Se sim, tem um prazo para indicar?

Nós estamos analisando possibilidades, dentre elas, a liberação do antigo Parque de Tancagem de Santos Reis, para instalar o pátio de caminhões. É algo em que estamos trabalhando, mas não temos como estipular prazos por depender de outras instituições, tendo como possível

óbice laudo técnico de contaminação do solo, emitido pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente (Idema).

É esperado ainda para este ano o início do Evtea referente ao projeto de ampliação do Porto de Natal, a implantação do Porto Potengi. O sr. acredita que este prazo será mantido? E qual sua visão sobre o projeto de ampliação?

Esse projeto tem à frente o Centro de Estratégias em Recursos Naturais e Energia (Cerne), envolve o mandato do senador Jean Paul Prates e várias outras instituições. Temos dialogado com os envolvidos, participado de audiência pública, e consideramos uma discussão importante. O atual Porto de Natal não dispõe de áreas para crescer, pois a cidade cresceu ao redor do referido equipamento e o deixou limitado. Sem falar que o Porto Potengi tem a proposta da intermodalidade, envolvendo o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante e no futuro uma linha ferroviária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT – 05 E 06/11/2022

EDITORIAL – PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Entidades empresariais do setor portuário já têm definidas as pautas prioritárias para o segmento nos próximos quatro anos, durante o governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Curiosamente, as propostas não envolvem investimentos em infraestrutura ou grandes aportes de recursos nesse mercado, mas renovações de programas de benefícios fiscais, no caso, o Reporto, mudanças em normas, projetos de qualificação de trabalhadores, a continuidade do plano de desestatização portuária e a promessa de gestão técnica nos portos, uma das grandes marcas no atual governo, do presidente Jair Bolsonaro (PL).

Essas pautas são destaque de reportagem do BE News publicada nesta edição, que entrevistou representantes das associações brasileiras de Terminais Portuários (ABTP), de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e dos Terminais Portuários Privados (ATP) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Como alguns dos entrevistados destacaram, não são propostas novas, mas temas que já vêm sendo defendidos pelo setor há anos, sendo tratadas mais como pautas de Estado do que de Governo.

Entre os pontos levantados, está a renovação do Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto. O setor quer a continuidade do programa e sua definitiva implantação com a reforma tributária.

Também foi apontada a necessidade de se recuperar os poderes dos conselhos de Autoridade Portuária, os CAPs, que deixaram de ser deliberativos para serem apenas consultivos exatamente durante um governo do PT, especificamente o da presidente Dilma Rousseff. Trata-se de uma questão que desde o início foi criticada pelo segmento, especialmente por limitar a atuação do órgão que reúne representantes da comunidade portuária para debater o desenvolvimento do respectivo complexo portuário.

Outra questão que merece destaque é a escolha de profissionais do mercado, de técnicos reconhecidos, para a gestão dos portos, que foi uma das marcas do atual governo e uma das falhas apontadas durante os governos petistas.

São, portanto, temas específicos e essenciais para o desenvolvimento do setor portuário. Não envolvem investimentos (apenas o Reporto abre mão de receita), mas a adoção de políticas públicas específicas e que estão em sintonia com os sistemas adotados nos principais portos internacionais. Ou seja, o que essas associações empresariais pedem não é nada absurdo, mas que os portos brasileiros sigam políticas de desenvolvimento já adotadas por complexos internacionais de sucesso reconhecido.

Está claro que são medidas básicas, objetivas e pontuais. E com o potencial de alçar os portos a um novo ciclo de desenvolvimento, especialmente a questão das gestões técnicas nas administrações portuárias. Não há bandeiras políticas ou ideologias partidárias, apenas as boas práticas do mercado. Que o Governo perceba isso e integre tais ações a seus planos para o segmento, que ainda não foram revelados, mas certamente serão fortalecidos com a inclusão dessas propostas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CONTÊINERES 1

O transporte de contêineres por cabotagem (navegação costeira) no Brasil aumentou 245% nos últimos 12 anos, um crescimento médio anual de 12% ao ano. Em 2010, essas linhas movimentaram 1,11 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). No ano passado, o total chegou a 3,68 milhões de TEU. Nesse universo, 44% são cargas feeder, aquelas que são descarregadas e reembarcadas para serem levadas até o destino final ou, na corrente de comércio contrária, foram carregadas e estão sendo levadas até o porto onde serão carregadas em um navio de longo curso. Nesse mercado feeder, 65% (quase dois terços) das operações são realizadas no Porto de Santos, o principal do País.

CONTÊINERES 2

Esses dados integram estudo apresentado na manhã da última quinta-feira, durante o webinar Quantificação do Mercado Feeder na Cabotagem Brasileira, realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Um dos participantes do evento, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, apontou o potencial de crescimento do mercado feeder e a importância de políticas públicas que aumentem a infraestrutura e contribuam para o desenvolvimento dos portos brasileiros com o intuito de torná-los hub ports - portos concentradores de cargas, onde as cargas feeder são reembarcadas para serem distribuídas pela costa ou levadas ao mercado internacional.

FOGUETE 1

O Porto de Santos recebeu, nesta semana, partes de um foguete que será lançado do Brasil, mais precisamente da base de Alcântara, nas proximidades de São Luís do Maranhão, nos próximos meses. O carregamento, de mais de 100 toneladas e formado por partes da plataforma de lançamento, ferramentas, estruturas de elevação e veículos, chegou a bordo do navio Hyundai Grace. Vindo do Porto de Busan, na Coreia do Sul, ele foi descarregado no terminal da DP World Santos na última quinta-feira.

FOGUETE 2

As peças do foguete foram retiradas por içamento, em uma operação que envolveu 15 profissionais do terminal privado multipropósito. A gestão da armazenagem do carregamento está a cargo da integradora de cargas Asia Shipping, que atuou em parceria com a DPWorld Santos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NACIONAL - DNIT DEVE RECEBER REFORÇO DE VERBA PARA PRÓXIMO ANO

Suplementação do órgão será proposta via PEC e tem como objetivo a manutenção dos serviços e obras no país

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O relator-geral do Orçamento de 2023, senador Marcelo Castro (MDB-PI) se encontrou com o vice-presidente eleito Geraldo Alckmin

“JÁ TIVEMOS, EM GOVERNOS PASSADOS, UMA MÉDIA DE INVESTIMENTO DO DNIT DE R\$ 15 BILHÕES. TIVEMOS UM ANO DE R\$ 20 BILHÕES E, APESAR DE ESTARMOS COM DEZ ANOS DEPOIS, E COM A INFLAÇÃO DURANTE TODO ESSE PERÍODO, ESTAMOS DIMINUINDO EM VALORES NOMINAIS. O DNIT ESTE ANO TEM APENAS R\$ 6,7 BILHÕES. ISSO É INSUFICIENTE ATÉ PARA A MANUTENÇÃO DA NOSSA MALHA”

MARCELO CASTRO



senador e relator-geral do Orçamento de 2023

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) deverá receber um reforço orçamentário para o próximo ano. É o que afirmou o relator-geral do Orçamento de 2023, senador Marcelo Castro (MDBPI), na última quinta-feira (3).

A declaração foi dada durante coletiva de imprensa, logo após a reunião feita entre o relator e o vice-presidente eleito da República e coordenador da equipe de transição do próximo governo, o vice-governador eleito Geraldo Alckmin (PSB).

Segundo Marcelo Castro, o reforço orçamentário deverá vir por uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que será conhecida como “PEC da Transição”. O objetivo, de acordo com ele, é “consertar” alguns erros apontados pelo novo governo ao Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2023.

“Já vemos, em governos passados, uma média de investimento do Dnit de R\$ 15 bilhões. Tivemos um ano de R\$20 bilhões e, apesar de estarmos com dez anos depois, e com a inflação durante todo esse período, estamos diminuindo em valores nominais. O Dnit este ano tem apenas R\$ 6,7 bilhões. Isso é insuficiente até para a manutenção da nossa malha”, declarou o parlamentar.

Sobre a PEC de Transição A ideia da criação da PEC da Transição veio após um comum acordo entre o relator da PLOA e o vice-presidente eleito. Houve o entendimento de que não será possível fazer grandes alterações no orçamento enviado pelo atual governo. Portanto, a proposta viria como uma suplementação para adequá-lo à maneira de governar do novo Executivo.

“Chegamos ao entendimento de que não cabe no orçamento atual as demandas que precisamos atender. Então, de comum acordo, vamos levar aos líderes partidários e aos respectivos presidentes das duas Casas a ideia de aprovarmos uma PEC emergencial de transição, excepcionalizando do teto de gastos algumas despesas que são inadiáveis”, explicou o relator do orçamento.

“VAMOS PROCURAR O PRESIDENTE DA COMISSÃO MISTA DE ORÇAMENTO, DEPUTADO CELSO SABINO, E CONVERSAR COM OS PRESIDENTES DA CÂMARA E DO SENADO. QUEREMOS GARANTIR O ORÇAMENTO PARA GARANTIR OS SERVIÇOS PÚBLICOS E NÃO TER PARALISAÇÕES DE OBRAS PÚBLICAS. ESSA QUESTÃO NÃO ESTÁ ADEQUADA NO ORÇAMENTO ENVIADO PARA O CONGRESSO”

GERALDO ALCKMIN
vice-presidente eleito

Quem também explicou sobre a PEC de Transição foi o próprio Geraldo Alckmin. Segundo o vice na chapa do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), a suplementação tem como objetivo a manutenção dos serviços e impedir que obras públicas fiquem inacabadas. A ideia é que a proposta seja definida até a próxima terça-feira (8).

“Vamos procurar o presidente da comissão mista de orçamento, deputado Celso Sabino, e conversar com os presidentes da Câmara e do Senado. Combinamos de, na próxima terça-feira, nos encontrarmos para poder detalhar as necessidades. Queremos garantir o orçamento para garantir os serviços públicos e não ter paralisações de obras públicas. Essa questão não está adequada no orçamento enviado para o Congresso”, falou Alckmin.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

NACIONAL - ENTIDADES COLOCAM PAUTAS QUE DEVEM SER TRABALHADAS PELO PRÓXIMO GOVERNO

Para o setor, Reporto e CAP serão pautas simpáticas à gestão de Lula. Já as discussões sobre desestatizações ainda devem esperar um posicionamento

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



setor portuário com o governo Luiz Inácio Lula da Silva.

Uma das reivindicações das entidades do setor portuário é a renovação do Reporto, benefício instituído em 2004, durante o governo Lula

Reporto, volta do CAP com poder deliberativo, gestão técnica, qualificação dos trabalhadores portuários e desestatização dos portos. Essas serão as principais pautas a serem tratadas pelas entidades do

O BE News conversou com quatro associações e federações do setor que elencaram quais serão suas principais discussões que serão levadas ao novo Executivo. Segundo as entidades, a agenda setorial segue a mesma, uma vez que as pautas são consideradas pautas de Estado.

É o caso do presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, que afirma que as prioridades seguem inalteradas. Entre as reivindicações está a renovação do Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto.

O benefício, instituído em 2004, tem como objetivo reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário. Jesualdo Silva explicou que é preciso batalhar pela extensão do regime que, ao longo de 2022, não foi liberado para as empresas do setor portuário e ferroviário.

“Pontualmente temos a questão do Reporto. Já perdemos um ano e vamos pleitear a renovação desse regime pelo menos para os próximos cinco anos. Ou seja, mais três ou quatro anos pela frente”, disse.

A defesa do Reporto também será pauta a ser defendida pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). É o que afirma o diretor-presidente da entidade, almirante Murillo Barbosa. Ele afirma que batalhará para instaurar o regime de forma permanente até a aprovação da nova Reforma Tributária.

“A nossa linha de ação não será alterada em nada. Os nossos pleitos continuam sendo os mesmos. Quando o Lula apoiou o Reporto em 2004, ele se tornou o pai da criança. O regime só passará a vigorar no ano que vem com a previsão em orçamento das renúncias fiscais. É uma batalha que devemos começar desde o início para termos a validade dele. Talvez até torná-lo permanente até que venha a Reforma Tributária”, afirmou.

“TIVEMOS MUITOS AVANÇOS NA ÁREA DE INFRAESTRUTURA COM O GOVERNO QUE ESTÁ SE ENCERRANDO. ISSO É CONSEQUÊNCIA DE UMA GESTÃO TÉCNICA NAS PRINCIPAIS POSIÇÕES DO GOVERNO. O QUE ESPERAMOS É QUE HAJA PESSOAS TÃO QUALIFICADAS NESSE GOVERNO, PARA QUE NÃO HAJA INTERRUPÇÃO DESSA EVOLUÇÃO QUE VIVENCIAMOS NO SETOR PORTUÁRIO”

ANGELINO CAPUTO

diretor executivo da ABTRA – Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados

CAP deliberativo

Ainda segundo o presidente da ABTP, é preciso que o Conselho da Autoridade Portuária (CAP) volte a ter protagonismo nas decisões dentro dos portos brasileiros. Quando o CAP foi instituído (segundo a Lei 10.233/2001), as decisões referentes a ele deveriam ser obedecidas pela autoridade portuária, contudo, mudanças foram feitas na lei, determinando que o conselho vesse somente o caráter consultivo e não mais resolutivo.



“Essa questão do CAP está dentro do pilar da gestão eficiente e celeridade das decisões. Aqui cabe a descentralização, delegação, e as diversas formas de desestatizações, quer seja concessão de serviços, de infraestrutura ou alienações. Quanto mais próxima a gestão estiver da ponta, melhor. Neste sendo, o conselho de autoridade deliberativo tem uma influência muito grande e uma participação crucial neste processo”, falou.

A volta de um CAP com poder deliberativo é defendida também pelo presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino. Ele lembrou que a criação do CAP aconteceu durante a gestão Lula/Dilma e trouxe frutos para o setor. Outro ponto interessante seria dar maior autonomia a Secretaria de Portos, como também foi feito durante o governo do PT.

“Reconhecemos que no governo Lula vivenciamos uma fase muito positiva para o sistema portuário, quando foi criada a Secretaria Nacional de Portos. Naquele momento vemos nomeações técnicas nas administrações portuárias e grande fortalecimento do CAP, valorizando assim a descentralização portuária. Talvez recuperar uma Secretaria de Portos independente poderia ser uma boa iniciativa, que foi praticada pelo presidente Lula anteriormente”, comentou.

Gestão técnica

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, por sua vez, concordou tanto com o fortalecimento do Reporto quanto a volta de um CAP deliberativo para os portos brasileiros.

Contudo, o executivo fez questão de defender a permanência de uma gestão técnica para o setor regulador, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e para o próprio Ministério da Infraestrutura, em especial a Secretaria de Portos.

“Tivemos muitos avanços na área de infraestrutura com o governo que está se encerrando. Isso é consequência de uma gestão técnica nas principais posições do governo, como Antaq e Secretaria dos Portos, e nas companhias Docas. O que esperamos é que haja pessoas tão qualificadas nesse governo, para que não haja interrupção dessa evolução que vivenciamos no setor portuário”, comentou.

Ainda segundo Caputo, um ponto que deverá ser tratado é a questão da privatização dos portos. Isso porque o governo eleito pensa em modelos diferentes de desestatização, em especial um modelo de concessão de serviços específicos das docas, sem a efetiva privatização da companhia.

Para o presidente da Abtra, apesar do processo de privatização já estar avançado dentro do setor, será preciso esperar as novas definições do governo Lula para tratar do tema.

“O que vimos de diferente durante a campanha foi o pensamento sobre a desestatização dos portos. No nosso entendimento, a desestatização é um processo que está bem avançado, mas que não está 100% maduro. Ainda estamos discutindo. Portanto, continuaremos a discussão para ver o melhor modelo para todos. Mas temos que esperar para ver quem assumirá o posto”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO SUDESTE - SOPESP REÚNE JURISTAS E EMPRESÁRIOS EM ENCONTRO SOBRE DIREITO DO TRABALHO PORTUÁRIO

Ministros do Tribunal Superior do Trabalho ministraram palestras sobre temas diversos em Santos (SP)

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

O intercâmbio de informações entre o poder judiciário e a comunidade portuária na relação de trabalho foi o objetivo do encontro “Diálogos sobre Direito do Trabalho Portuário e Justiça do

Trabalho”, promovido pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), no auditório da Associação Comercial de Santos (ACS), na sexta-feira (4).

O evento, que é patrocinado pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos (Ogmo Santos) e apoiado pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e Heredia Sociedade de Advogados, contou com a participação dos ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar Rodrigues, Alexandre Luiz Ramos, Guilherme Augusto Caputo Bastos e Breno Medeiros, além do desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região de Santos, Celso Ricardo Peel Furtado, que ministraram palestras. O encontro reuniu ainda advogados, juízes, desembargadores, colaboradores, sindicalistas e empresários do segmento portuário.

“A intenção é disseminar informação, dar conhecimento da real situação que existe no porto e, também, para que a gente entenda como a Justiça funciona. Essa proximidade é fundamental”, afirmou o diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas.

Para o diretor executivo do Ogmo Santos, Evandro Pause, “receber os ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) é uma oportunidade de extrema relevância, para que eles possam conhecer mais as nossas rotinas, a realidade do trabalho no porto, e possam ponderar isto no momento do julgamento face à lei”.

O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, destacou que a entidade já realiza o trabalho de aproximação do judiciário ao mercado portuário. “Para que o poder judiciário entendesse as características (do setor portuário) e com essa troca de informações isso está sendo extremamente positivo para todos os lados. É o entendimento mais adequado da legislação, conhecendo a realidade”, disse Aquino.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, elogiou a iniciativa do Sopesp. “O setor portuário, o setor marítimo, tem suas particularidades e eventos como este promovem o diálogo, para que os setores possam conversar, e, assim, a gente vai diminuindo a distância. É uma grande iniciativa do Sopesp, do Ogmo e da Fenop promover esse diálogo”, salientou Julião.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO SUDESTE - ADICIONAL DE RISCO PARA AVULSO E ATUAÇÃO DO OGMO EM DEBATE

Esses e outros assuntos foram tema das palestras ministradas por juristas que participaram do encontro sobre Direito do Trabalho Portuário em Santos (SP)

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



Os ministros do TST, Alexandre Luiz Ramos, Douglas Alencar Rodrigues, Guilherme Augusto Caputo Bastos e Breno Medeiros, com diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, ao centro

Os trabalhadores portuários avulsos e vinculados têm o mesmo direito ao adicional de riscos? O negociado prevalece sobre o legislado? Quais são os desafios do Direito do Trabalho Portuário? Qual a diferença entre prioridade e exclusividade na contratação do trabalhador portuário? As respostas legais para essas questões foram abordadas durante as palestras ministradas pelos juristas convidados no encontro “Diálogos sobre



Direito do Trabalho Portuário e Justiça do Trabalho”, promovido pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), sexta-feira (4), na Associação Comercial de Santos (ACS).

Em sua palestra sobre o adicional de risco portuário, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Alexandre Luiz Ramos, disse que “este tema, no âmbito do TST, está completamente alinhado com aquilo que o Supremo (Supremo Tribunal Federal - STF) decidiu sobre adicional de riscos e se é devido ou não ao trabalhador avulso”.

O jurista explicou que o adicional de risco é extensivo ao trabalhador avulso que exerce a mesma função daquele que tem vínculo empregatício e em condições equivalentes. “A extensão do adicional de risco portuário não é indistinta a todos os trabalhadores avulsos, mas apenas para aqueles que atenderem simultaneamente aos seguintes requisitos: 1. Existência de trabalhador permanente que receba o adicional de riscos; 2. Mesmas condições de trabalho entre o trabalhador avulso e o trabalhador permanente”, esclareceu.

O desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região de Santos, Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, ministrou a palestra “O Negociado sobre o Legislado” e ressaltou a importância do diálogo entre a justiça, os trabalhadores e o setor empresarial.

Ele discorreu sobre o tema 1.046, do STF, “que solucionou um dos grandes dilemas jurídicos que existiam que é a prevalência do negociado sobre o legislado, transferindo o protagonismo na solução dos conflitos para os próprios atores sociais, os trabalhadores e os tomadores, os operadores portuários”.

O ministro do TST, Breno Medeiros, em sua palestra “Os Desafios Atuais do Direito do Trabalho Portuário”, destacou que a tecnologia, ao desencadear grandes mudanças no mercado de trabalho, comprometeu a empregabilidade no setor portuário. “Temos que repensar uma política de transferência de renda. Não adianta os operadores portuários implementarem tecnologia e ‘adeus empregados’”, comentou. “Os efeitos da Revolução 4.0 no Trabalho Portuário carecem, portanto, de uma regulamentação legislativa que considere suas particularidades”.

Prioridade x Exclusividade

Na sequência, o ministro do TST, Douglas Alencar Rodrigues, em sua palestra “Prioridade x Exclusividade – A contratação do trabalhador portuário”, trouxe à discussão a legislação que dispensa a ação do Ogmo na gestão de mão de obra portuária avulsa. “Temos, na Lei 12.815, a previsão da negociação coletiva afastando a intervenção do Ogmo”, comentou o jurista ressaltando que não é contrário ao órgão, e citando que os sindicatos poderiam exercer esse papel, conforme prevê a legislação. “A lei diz que a presença do sindicato deve observar convenção, acordo coletivo, contrato e a possibilidade de atuação”, apontou.

Por fim, coube ao ministro do TST, Guilherme Augusto Caputo Bastos, as considerações finais sobre os aspectos gerais do Direito do Trabalho Portuário abordados por seus colegas. Depois, fez um convite aos presentes. “Eu quero conclamá-los a se somarem à Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo. Ele já começou multidisciplinar, com vários segmentos. A nós, juízes do Trabalho, que sigamos realizando esses eventos, trocando experiências”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO SUDESTE - PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS É HOMENAGEADO

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



O presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), o empresário Mauro Sammarco (na foto, à direita), recebeu na noite de ontem a Medalha de Mérito Braz Cubas, dada pela Câmara de Santos aos santistas que se destacaram em suas atividades e na defesa dos valores da Cidade.

A entrega ocorreu durante sessão solene da Câmara, que estava com o auditório lotado, com autoridades e executivos, especialmente do setor portuário. Sammarco também integra o conselho do Santos Export - um dos eventos regionais do Brasil Export. A

iniciava pela homenagem foi do vereador Bruno Orlandi (PSD).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO NORDESTE - PERNAMBUCO QUITA DÍVIDA E ANUNCIA RETOMADA DE DRAGAGEM EM SUAPE

Com aporte de R\$ 480 milhões, governo do Estado entrou em acordo com empresa holandesa e pôs fim a um imbróglio jurídico de quase uma década

Da Redação - redacao@portalbenews.com.br



Para o anúncio da retomada das obras de dragagem em Suape foi realizada uma solenidade na sede do governo pernambucano

COM O ACORDO EXTRAJUDICIAL, QUE VINHA SENDO COSTURADO DESDE O ANO PASSADO, O PASSIVO HISTÓRICO CAIU DE R\$ 782 MILHÕES PARA R\$ 480 MILHÕES, SENDO R\$ 140 MILHÕES PARA FINALIZAÇÃO DA OBRA E R\$ 340 MILHÕES PARA QUITAÇÃO DA DÍVIDA

O governo de Pernambuco anunciou na sexta-feira (4) a retomada das obras de dragagem no Porto de Suape, paralisadas desde 2013. Para tornar isso

possível, foi necessário um acordo com a companhia holandesa responsável pelos serviços na época, dando fim a um imbróglio jurídico de quase uma década. O Executivo estadual fará um aporte de R\$480 milhões para quitar a dívida com a empresa e dar sequência às obras para o aprofundamento de 20 metros nos 6 km do canal principal do atracadouro.

Na opinião do governador Paulo Câmara, o fim do impasse impulsionará ainda mais a economia do Estado com essa que é a principal obra de reestruturação e de modernização do atracadouro, localizado no município de Ipojuca, a 40 quilômetros da capital, Recife.

“Essa intervenção viabiliza projetos de grande porte, que são frutos dos negócios que estamos fechando para deixar o Porto de Suape no topo da competitividade. Essa é mais uma prova do desenvolvimento econômico de Pernambuco, destaque dentro da região Nordeste e do País, e da confiabilidade dos empresários, que cada vez mais escolhem o nosso Estado para investir. Foi uma decisão muito acertada, fruto de muito diálogo e transparência, uma marca da nossa gestão ao longo de todos esses anos”, destacou o governador.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, comenta que a dragagem colocará Suape em posição de destaque no cenário portuário mundial, uma vez que o porto, que tem localização estratégica, reúne uma zona industrial robusta e consolidará esses grandes empreendimentos nos próximos anos.



“Isso sem falar na ampliação da Refinaria Abreu e Lima, cuja movimentação atual de granéis líquidos já nos coloca na liderança nacional”, acrescentou, citando também outras recentes conquistas do complexo, como a instalação dos terminais de contêineres da dinamarquesa Maersk e de minério da Bemisa, sendo uma alternava à Transnordestina, além da retomada da autonomia de Suape.

Entenda o caso

A dragagem foi interrompida em maio de 2013, quando o então governador Eduardo Campos não chegou a um acordo com o governo federal da época. No momento em que o contrato foi paralisado, a empresa holandesa Royal Van Oord já havia concluído 85% do serviço.

Por esse motivo, foram movidas ações contra o governo de Pernambuco na Justiça holandesa. O Estado dos Países Baixos cobrava o valor das parcelas referentes às obras que já havia sido realizada. O total da dívida chegava a R\$782 milhões.

Com o acordo extrajudicial, que vinha sendo costurado desde o ano passado, o passivo histórico foi reduzido para R\$ 480 milhões, sendo R\$ 140 milhões para finalização da obra e R\$ 340 milhões para quitação da dívida. Paulo Câmara autorizou aumento de capital de R\$ 380 milhões para a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, possibilitando que Suape pudesse fazer a operação com recursos próprios.

Agora, a Royal Van Oord terá cinco meses para finalizar os 15% restantes, justamente a parte mais complicada: os esp barros de pedra no leito do mar. Segundo o governo estadual, a intervenção será executada por meio de um navio draga de última geração, permitindo a remoção de sedimentos e rochas.

"A empresa vai trazer tecnologia nova, que não existia na época, e executará a obra por conta e risco deles", observa Roberto Gusmão. Ainda segundo ele, a Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH) já emitiu a licença ambiental para realização dos trabalhos, que devem ser iniciados de imediato.

Solenidade

Para o anúncio da retomada das obras de dragagem em Suape foi realizada uma solenidade no Palácio do Campo das Princesas, sede do governo pernambucano. Além do governador Paulo Câmara e do diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, estiveram presentes secretários estaduais, representantes de empresas instaladas no complexo portuário e outras autoridades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO NORDESTE – ENTREVISTA FRANCISCO MARTINS

novo presidente do Complexo Industrial e Portuário de Suape, que assume o cargo no próximo dia 7, justamente quando o porto comemora 44 anos de existência

“Esperamos, principalmente, a reativação da ferrovia Transnordestina, que por ser de concessão Federal cabe unicamente ao governo, junto ao setor privado, buscar uma solução que aranta a conectividade de Suape com a malha ferroviária regional e nacional.”

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Pernambuco, terá, a partir do dia 7 de novembro – data em que também comemora 44 anos de existência - um novo presidente. Trata-se de Francisco Martins, que até então atuava como diretor de Gestão Portuária do complexo. Quem passa a cadeira ao sucessor é Roberto Gusmão, que anunciou sua saída para assumir um novo desafio profissional na iniciava privada.



Com várias especializações, Francisco Martins vinha atuando como diretor de Gestão Portuária do Complexo de Suape

Francisco é graduado em Engenharia Agrônoma pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e pós-graduado em Gestão de Território e Recursos Hídricos pela Universidade de Tecnologia Cranfield, na Inglaterra. Também possui pós-graduação em Engenharia Sanitária e Gestão Ambiental pela UFPE, além de especialização em Responsabilidade Socioambiental pela Fundação Getúlio Vargas

(FGV).

Na iniciativa privada, trabalhou na Odebrecht Engenharia e Projotec - Projetos Técnicos e Souza Cruz SA. No governo de Pernambuco, ocupou cargos de assessor especial da Secretaria de Agricultura, gerente de Projetos Especiais da Secretaria de Indústria e Comércio, e gerente da Secretaria de Planejamento e Gestão.

Na área de planejamento portuário, coordenou a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento para o Porto do Recife e do Novo Plano Diretor do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Em entrevista exclusiva ao BE News, Francisco cita o que considera desafios à sua gestão e destaca a expectativa de conclusão de obras importantes para o Porto de Suape e que, segundo acredita, terão o apoio do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), especialmente àquelas relacionadas ao modal ferroviário.

“Esperamos, principalmente, a reativação da ferrovia Transnordestina, que por ser de concessão federal, cabe unicamente ao governo, junto ao setor privado, buscar uma solução que garanta a conectividade de Suape com a malha ferroviária regional e nacional”, disse.

O inacabado trecho pernambucano-piauiense da ferrovia Transnordestina está paralisado desde 2006, mas pode ter na construção da Ferrovia do Sertão (EF 233), viabilizada após anúncio recente do novo terminal de granéis sólidos minerais de Suape pela Planalto Piauí, integrante do grupo Bemisa, uma possível solução para a ligação de 717 quilômetros entre os dois estados.

Confira mais detalhes na entrevista a seguir.

O senhor vai assumir o maior porto do Nordeste, que está em plena movimentação, com novos investimentos. Para este ano, ainda há previsão de mais algum anúncio?

Sim, ainda temos, para o último bimestre de 2022, alguns investimentos para serem anunciados, entre eles um terminal de regaseificação de gás natural liquefeito (GNL), que vai permitir um aumento considerável da oferta de gás ao nosso estado a ser distribuído pela Copergás, e também a utilização por térmicas que estão instaladas em Suape. Além disso, vamos iniciar a operação do bunker, que é o abastecimento de navios an-corados em alto-mar, por exemplo, na área de fundeadouro. Isso traz impacto direto na melhoria da competitividade de Suape. Para se ter uma ideia, entre Belém do Pará e Salvador não há nenhum porto com capacidade de oferecer abastecimento de óleo bunker para os navios. Por isso, os navios que têm rotas mais longas, além de Suape, têm de vir mais pesados, com mais combustíveis. Na medida em que têm em Suape a possibilidade de serem reabastecidos, não precisam carregar o peso morto do combustível, tornando a viagem mais rápida e mais econômica, o que se reflete no preço do frete.

A sua gestão também lidará com um novo líder no Governo Federal, representado pelo presidente eleito, Lula. O que o senhor espera para o Porto de Suape e para o Nordeste com este terceiro mandato?



O presidente eleito é muito com prometido com o Nordeste e grato à região com tantos votos que recebeu aqui, fruto da confiança que o povo nordestino tem na sua gestão. Os tempos áureos de Suape tinham Lula no Governo Federal e Eduardo Campos como governador. Esperamos que agora, Lula e a governadora estadual eleita Raquel Lyra (PSDB) possam trabalhar em harmonia. É claro que a conjuntura é outra, as perspectivas de disponibilidade de recursos também, mas o presidente eleito tem um compromisso com Pernambuco. Temos expectativa que o Estado possa voltar ao tempo em que liderava o transporte e a movimentação de carga em Suape, para que possamos reativar o cluster naval da região. As condições e mecanismos já estão criados, há negócios em curso muito bem encaminhados e outros já fechados. Esperamos a conclusão de obras importantes para Suape, que se estiverem em harmonização com o Governo Federal, poderão sair do papel em um período muito curto.

Que obras são essas?

Não tenho dúvida que Lula não se esquivará a cumprir tudo o que se espera dele em relação a investimentos em Pernambuco. E obviamente, Suape, como máquina que puxa o desenvolvimento do Estado, vai receber atenção especial. Esperamos, principalmente, a reativação da ferrovia Transnordestina, que por ser de concessão federal, cabe unicamente ao governo, junto ao setor privado, buscar uma solução que garanta a conectividade de Suape com a malha ferroviária regional e nacional. E essa solução já foi traçada com a presença de um grupo privado, que é a Bemisa, que tem autorização para construir uma linha férrea do Piauí até Suape. E como Suape é um porto concentrador de cargas, outros produtos podem ser transportados por essa ferrovia. São cargas importantes, que impactam diretamente o custo de vida das pessoas, como gás, açúcar, cargas containerizadas, que vão em direção ao agreste pernambucano, ao sertão, aos estados vizinhos. São muitas as possibilidades que vêm com a Ferrovia do Sertão porque ela poderá transportar todas essas tipologias de cargas. Outros ramais também podem ser criados para desembocar no ramal principal da Ferrovia do Sertão, ou para atender situações específicas, por exemplo, o ramal do gesso do Araripe (CE), que pode ser interligado para garantir o escoamento de uma área que tem uma das maiores jazidas de gipsita do mundo, beneficiando diretamente empresas pernambucanas e gerando empregos. Será um novo tempo.

Qual será o seu maior desafio em relação à gestão do Porto de Suape?

Nosso maior desafio, além de manter as garantias que foram dadas por Suape para a instalação desses novos empreendimentos, é conduzir o processo de transição, deixando de forma clara para os próximos gestores do porto e para o novo governo que assume em janeiro, que não há como retroceder às conquistas do Porto de Suape. Entre as garantias está a necessidade de investir na dragagem interna do porto e na conclusão da dragagem externa, um processo que se arrastou por anos, após a interrupção da obra. A dragagem do canal principal para aumentar a profundidade em mais de 20 metros será retomada em breve. Também há o compromisso de adequar a profundidade do canal interno, de forma a possibilitar as operações das embarcações que vão atuar tanto no terminal de minério na Ilha de Cocaia quanto no novo terminal de contêiner, da APM Terminals.

Qual a importância de Suape ter retomado a sua autonomia e quais os frutos que essa nova fase pode trazer para o porto já no ano que vem?

A retomada da autonomia é extremamente importante porque representa que o porto poderá lançar e conduzir seus próprios processos de licitação para arrendamento de áreas dentro da poligonal do porto organizado, o que confere mais agilidade e competitividade, captando mais investimentos. Antes da retomada da autonomia, um processo de arrendamento poderia levar até dois anos. Agora podemos concluir em seis meses.

Com a consolidação das negociações dos últimos dois anos, Suape terá um aporte de R\$ 38,6 bilhões até 2027. Neste cenário, são esperadas 20 mil novas vagas de emprego conforme as obras e operações forem iniciando. Como a população da região pode se preparar para aproveitar essas novas oportunidades?

Seguramente, este desenvolvimento vai demandar de mão de obra qualificada. Por isso é importante que o governo que vai começar tenha em mente a necessidade de voltar a construir escolas técnicas e centros de formação profissional dirigidos às necessidades das empresas já

instaladas e daquelas que se instalarão nos próximos anos. Assim, conseguimos atender essa demanda com mão de obra pernambucana, com os profissionais da região.



Neste último bimestre de 2022 são esperados mais investimentos em Suape, como a construção de um terminal de regaseificação de GNL

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO NORDESTE - OPERAÇÃO COM REBOCADOR MAIS SUSTENTÁVEL TEM INÍCIO EM TERMINAIS DO MA

Nova embarcação da Wilson Sons, o WS Orion emite aproximadamente 75% a menos de óxidos de nitrogênio

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A embarcação foi construída no estaleiro da Wilson Sons, em Guarujá (SP), e batizada no dia 13 de outubro

O novo rebocador sustentável da Wilson Sons, o WS Orion, que emite aproximadamente 75% a menos de óxidos de nitrogênio, foi entregue no fim do mês passado para realizar as operações de apoio de atracação e desatracação de navios que operam em São Luís, no Maranhão, atendendo os terminais de Ponta da Madeira, Itaqui e Alumar.

O equipamento junta-se ao WS Centaurus, que também foi construído com tecnologia que permite menos emissão de gases poluentes.

A primeira operação do WS Orion ocorreu no último dia 24, no terminal de Ponta da Madeira, na manobra de atracação de um navio de grande porte usado para exportação de minério de ferro.

Batizado em 13 de outubro, no Rio de Janeiro, o WS Orion tem capacidade para apoiar grandes navios que transportam até 400 mil toneladas de carga.

Construída no estaleiro da Wilson Sons em Guarujá (SP), a embarcação possui as mesmas características do WS Centaurus, lançado em junho deste ano.

O novo rebocador da classe RSD 2513 tem notaçãõ de classe escort tug e equipamento de combate a incêndio certificado FIFI-1, que possui vazão de 2.400 m³ de água por hora.

O design do WS Orion é da Damen Shipyards e a embarcação possui 25 metros de comprimento com 13 metros de boca. Ela opera avante e a ré com a mesma eficiência, podendo ser usada tanto em manobras portuárias, quanto em rebocagem oceânica.

O bollard pull é de mais 90 toneladas, fazendo do novo rebocador um dos dois mais potentes em operação no Brasil.

“A demanda por rebocadores potentes vem crescendo nos portos de todo o Brasil, em razão dos navios de grande porte que chegam a terminais como o de Ponta da Madeira para movimentação de minério de ferro, assim como dos grandes contêineres de 360 metros que se preparam para operar em águas brasileiras”, ressaltou Marcio Castro, diretor executivo da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

O novo rebocador é o segundo de uma série de seis novos rebocadores da companhia com a proposta de unir desempenho à sustentabilidade.

Segundo a Wilson Sons, seu design permite uma redução esmada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa (GEE) em função de uma hidrodinâmica mais eficiente por meio das duplas quilhas (twin fin), que melhoram a navegação e aumentam a capacidade de arrasto durante as manobras.

Esse novo design de casco garante, de acordo com a empresa, a redução de consumo de combustível e, conseqüentemente, de emissões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022

REGIÃO SUL - NAVIO MAGENTA DA ONE ATRACA NO TERMINAL DE CONTÊNERES DE PARANAGUÁ

Embarcação fez uma escala rápida e operou carnes e congelados, papel e celulose, madeira, têxtil e produtos do agronegócio

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



Com 330 m de comprimento, 48 m de largura e capacidade de 12 mil TEU, o navio One Amazon faz sua primeira viagem ao Brasil

O navio magenta da Ocean Network Express (ONE) atracou no Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), por volta das 11 horas de sexta-feira (4), para carga e descarga de aproximadamente 114,6 mil

toneladas de mercadorias.

Segundo a TCP, o porta contêineres One Amazon escalou no terminal para operar carnes e congelados, papel e celulose, madeira, têxtil e produtos do agronegócio, somando 114.643 toneladas. A embarcação já tinha parda prevista para as 2 horas deste sábado (5).

Com 330 m de comprimento, 48 m de largura e capacidade de 12 mil TEU, o One Amazon faz sua primeira viagem ao Brasil. No mês passado, o navio fez escala no Porto de Santos (SP).

Em outubro de 2021, a Ocean Network Express deu início à campanha ONE Pink Ribbon, que busca a realização de doações para instituições envolvidas na conscientização e combate ao câncer.

Segundo a coordenadora de Saúde e Segurança do Trabalho da TCP, Adriana Galeazzi Mendonça Xavier, a cor rosa simboliza não apenas o combate à doença, como também remete à importância do autocuidado da mulher.

“ATCP está extremamente interessada em incentivar iniciativas que estimulem a qualidade de vida das pessoas. Por isso é tão simbólica a visita do navio ao terminal justamente após as campanhas do Outubro Rosa”, declarou.

Sobre o ONE Amazon

Construída em agosto deste ano, a embarcação saiu de Pansu, na Coreia do Sul, em 14 de setembro, e seguiu por diversos países da Ásia pela linha SX1 em rota de importação e exportação. No Brasil, o navio tem escalas previstas nos portos de Paranaguá (PR), Navegantes (SC), Rio Grande (RS) e Santos (SP). Além disso, a embarcação deve passar pelos terminais portuários de Montevideú, no Uruguai, e de Buenos Aires, na Argentina.

O tom magenta do navio foi escolhido por ser único no mercado marítimo e pela representatividade japonesa da empresa: as flores de cerejeira (sakura), que simbolizam o Japão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

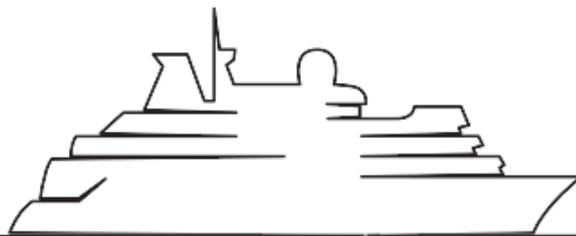
Data: 07/11/2022

NACIONAL – OPINIÃO GESTÃO - SONHOS EM ALTO-MAR



LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista

opinioao@portalbenews.com.br



Começou a temporada de sonhos em alto-mar. Quase 600 mil pessoas vão embarcar só em Santos nos próximos seis meses. Vão tirar a zica da pandemia. Vão relaxar um pouco das eleições. Acima de tudo vão realizar um sonho.

É gente que vem de longe, alguns que nunca viram o mar de perto. Mas também habitués assíduos que esperam o ano todo para navegar.

Há um fascínio no mar. Para mim nem tanto. Prefiro viajar por outro meio e caminhar no meu destino. Sempre que estive a bordo minha vontade foi gritar ao comandante: "Pare por favor no próximo bar!" Pelos altos preços a bordo e uma certa sensação claustrofóbica. Tive várias experiências a bordo sem contar baleeira, lancha e veleiro.

Aos 18 anos consegui encaixar a lancha de um amigo num banco de areia em plena margem do estuário de Santos. Em barcos a diesel enjôo com o cheiro. E nos veleiros, que adoro à primeira vista, arrebatam-me um tédio que nem consigo esconder. Uma vez estava quieto no meu canto enquanto o amigo Papa cuidava das cordas e no leme, acredite, estava o lendário Lars Grael, que me perguntou o que eu tinha. E eu, numa absurda sinceridade, respondi que achava aquilo um saco. Tenho vergonha disso. Quantas pessoas queriam estar no meu lugar!

Não pense que não gosto do mar. Gosto muito sim mas o respeito. Certo dia, a bordo de uma escuna, mergulhei nas águas da Ilha dos Frades, em Salvador, para tomar cerveja e comer camarão. Duas horas depois quis retornar nadando, mas a maré havia mudado e acabei entregando minha alma a Deus até que esbarrei na corda da âncora e para infortúnio de alguns me salvei. Anos depois, repetindo o programa, mais esperto, voltei a bordo numa barquinha e, esticado no convés,



observava uma família de japoneses, em trajes sociais e câmeras Nikon no pescoço, quando, a um click do desavisado chefe da família, foram todos pra dentro d'água.

Eu, num ato heroico, mergulhei para salvar as crianças enquanto jogavam boias das escunas. Até que ouvi alguém gritar: "Salvem esse cara!" Era eu, enroscado nas cordas arremessadas sobre minha cabeça. Um vexame para mim. Não volto à Ilha dos Frades jamais!

Nos cruzeiros tudo é diferente. De Santos par para curtir o carnaval na capital baiana. Eram anos 70 e viajei nove dias a bordo do Enrico C, o que tínhamos para a época depois do Ana Neri e Rosa da Fonseca. Nada que se compare com os navios de hoje, verdadeiros resorts, alguns com ambientes de dar inveja a Las Vegas.

Fiquei numa cabine em que só cabiam um beliche de ferro e dois passageiros, eu e um cara que só conheci de madrugada quando resolveu deitar já meio manguaça. Banheiro só no fim do corredor. Jantar, só pizza, com horário restrito que não batia com minha programação. O jeito era engraxar o tripulante por uma coxa de frango estocada no freezer.

Dentro, um frio colossal, fora calor abismal, o que me propiciou forte gripe já no terceiro dia. A bordo, a pica euforia dos passageiros, o que sempre mais chama a atenção no saguão de embarque do terminal regado a samba.

Havia naquela viagem vários grupos de amigos, jovens como eu, e muitas garotas acompanhadas das mães, que se reuniam no convés para se gabarem da conquista das filhas pelos oficiais italianos. Era um ritual para o qual as meninas se preparavam levando enxoval. Um vestido para cada noite de festa, sonho e ilusão.

Quando o navio estava prestes a atracar no Rio, os tripulantes trataram de interditar a piscina com uma rede. Era meio de um dia de sol escaldante e as turmas da zoeira não queriam perder um minuto sequer. E impediram que os marinheiros cumprissem a ordem.

Restou aos funcionários chamar o imediato, espécie de xerife a bordo. Só se ouvia "ohhhh" naquele convés abarrotado quando o empertigado italiano surgiu no seu lustroso uniforme branco e piteira empinada sob o alvo nariz.

Foi quando a rapaziada tratou de, com jeito carioca, rodeá-lo para uma cordial conversa enquanto um mais ousado se agachou atrás dele na beira da piscina. E tal a eufórica cordialidade que, por 'infortúnio', o imediato tomou uma bela cama de gato fazendo com que na lâmina d'água da piscina só se vissem a piteira e a ponta de um nariz.

Hoje os navios são fantásticos a embalar nas ondas os sonhos de tanta gente, de todas as idades. Há alguns anos vivi literalmente fantasias em um navio da Disney pelas Bahamas, cercado de Branca de Neve, Cinderela e Mickey. Valeu pela euforia das crianças, incluso minha filha Beatriz, que vibravam com a Sininho ao voar pelo teatro atrás do Peter Pan.

São outros tempos, são outras condições. Verdadeiros edifícios que me fazem percorrer do deck do segundo andar, na proa, até o deck do décimo primeiro, na popa, só para saborear um cigarro. Uma viagem de uns dez minutos, contando a espera do elevador.

Mas esse povo em geral não fuma, só bebe, extravasando a alegria da realização de um sonho, ou repetição de um prazer que o faz realizar sua fantasia. E eu implorar ao comandante que quero saltar na próxima esquina. Boa viagem!

É GENTE QUE VEM DE LONGE, ALGUNS QUE NUNCA VIRAM O MAR DE PERTO. MAS TAMBÉM HABITUÉS ASSÍDUOS QUE ESPERAM O ANO TODO PARA NAVEGAR.

NACIONAL – ESTILO BR



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br

Nós que nos amávamos tanto

ESSE FILME ESTÁ ENTRE OS MEUS CLÁSSICOS, DIRIGIDO POR ETTORE SCOLA. COM NINO MANFREDI E VITTORIO GASSMAN, MOSTRA AMIZADE DE TRÊS AMIGOS QUE DEVERIA SER PARA SEMPRE, MAS É PAUSADA POR SILÊNCIOS E FUGAS, COMO ACONTECE MUITAS VEZES. AMIZADE É UM TEMA RECORRENTE NO CINEMA, MAS NADA TRADUZ COM TANTA EMOÇÃO QUANTO A GÊNESE FINAL DO FILME “CINEMA PARADISO”, DE GIUSEPPE TORNATORE. NA HISTÓRIA, O GAROTO TOTO SE APROXIMA DE ALFREDO, PROJEIONISTA DO CINEMA DA PEQUENA CIDADE, EM QUE O PADRE O OBRIGAVA A CORTAR AS CENAS DE BEIJOS DOS FILMES. COMO ALFREDO, TOTO SE APAIXONA PELO CINEMA. VAI PARA A CIDADE GRANDE E ANOS MAIS TARDE, TRANSFORMADO EM UM FAMOSO DIRETOR, VOLTA À TERRA NATAL E AO PASSADO PARA O ENTERRO DO AMIGO, QUE DEIXOU COMO LEGADO ANTIGA CAIXA DE PROJEÇÃO, COM VÁRIAS FITAS. NELAS, TODOS OS COBIÇADOS BEIJOS CORTADOS. NÃO DÁ PARA NÃO CHORAR. AMIZADE VERDADEIRA NÃO TERMINA COM A DISTÂNCIA E MUITO MENOS COM DIFERENÇAS IDEOLÓGICAS.

FOCO “Meu principal rival sou eu mesmo”



Isaquias Queiroz dos Santos está entre os melhores do Planeta, foi o primeiro atleta brasileiro a conquistar três medalhas olímpicas em uma mesma edição dos Jogos (2016), favorito nas categorias C1 500 e C1 1000, duas medalhas no Mundial de canoagem, foi ao pódio em dois Jogos Olímpicos e em sete Mundiais. E o melhor ainda virá em 2024 nas Olimpíadas de Paris, como todos torcemos.

Na França Isaquias quer se tornar o maior atleta olímpico do Brasil com a sexta medalha olímpica, ultrapassar os velejadores Robert Scheidt e Torben Grael e depois parar com o esporte. Parece contradição, mas esse baiano simples e simpático de 28 anos sabe muito bem o que deseja.

“O meu sonho é aposentadoria. Eu foco os Jogos Olímpicos, mas meu objetivo é parar enquanto estiver no pico, muitos atletas pensam em dinheiro e continuam, mas não quero isso. Se não ver focado 100 por cento nos treinamentos sei que fico fora das medalhas. A vontade é chegar a Paris, disputar, vencer e depois desfrutar mais a minha vida e a família”.

Dá para entender quando ele começa a contar que começou na canoagem com 11 anos de idade, em sua cidade natal, Ubaitaba, na Bahia. Aos 15 anos já estava na seleção brasileira e não parou mais. “Quero aproveitar a companhia de minha esposa Laila, meu filho Sebastian (nome em homenagem ao rival e amigo Sebastian Brendel), de 5 anos, e da minha mãe, sair dessa rotina estressante de casa treino, treino casa. Quando consigo férias são só seis semanas, geralmente no final do ano”.

Foi difícil largar tudo com 15 anos de idade para morar em São Vicente, Litoral de São Paulo, treinando com a seleção em dezembro de 2009. Era muito apegado à família, à cidade, aos amigos. E nem havia celular para matar a saudade. “Tudo isso vai pegando no psicológico do atleta, tem que aprender a lidar com os seus demônios, cada dia criar autoestima, buscar força de vontade para treinar”, comenta.

A mãe, dona Dilma, é a presença segura, mas Isaquias revela que no início ela queria que ele parasse com a canoagem: “Eu tive um problema sério nos rins depois de cair de uma árvore, sena

muitas dores, mal aguentava andar. Foi procedimento errado, má recuperação, até hoje sinto dores. O médico disse que eu não poderia fazer esforço físico. Eu quis continuar remando, mas ela sempre com receio. Depois viu que era mesmo o que eu queria, as medalhas foram chegando e passou a incenvar”.

Ubaitaba, Sul da Bahia, é o seu local preferido, onde consegue se reenergizar dos treinamentos duros e das ausências. Lá construiu uma casa de três andares onde a mãe está morando enquanto a família reside em Lagoa Santa, Minas Gerais, onde treina a seleção sob o comando do técnico Lauro 'Pinda' Júnior.

Por que Minas? Nem ele sabe: “Até hoje eu me pergunto porque em Minas e não na Bahia. Eu sou baiano, o Elói, o Evandilson, o Gabriel também. A seleção toda da canoa é 100% baiana. Se o treinamento fosse na Bahia, talvez eu ficasse até Los Angeles. O que pega é a vontade de morar na Bahia, onde eu me sinto bem e mais disposto a treinar”.

Com o patrocínio da Praticagem do Brasil/Conapra, Adidas, Banco do Brasil, Flamengo e CBCa (Confederação Brasileira de Canoagem) Time Brasil, Isaquias treina para a temporada 2023, a fase de competições terminou na Copa Brasil do Rio de Janeiro. Em 2023 o grande compromisso é o mundial em agosto, seguido pelos Jogos Pan Americanos no Chile. Se ganhar a vaga no Mundial já vai para casa tranquilo, pensando na temporada 2024.

O principal rival até chegar Paris, ele conhece bem: “Sou eu mesmo. Cada ano que passa o atleta desenvolve dificuldades quer pela idade, condicionamento físico, pela falta da família e dos amigos. Eu tive que largar os estudos na quinta série para me dedicar. Graças a Deus deu certo, mas não aconselho ninguém a parar de estudar”.

Pensou que poderia morar em São Paulo ou Rio de Janeiro após a aposentadoria, como estratégia para outra carreira profissional, mas desistiu: “Eu quero mesmo é voltar para a Bahia, tem muitas coisas para fazer quando parar. Vou pegar um carro e subir da Bahia até Fortaleza para conhecer essa região que todo mundo elogia e eu não tenho tempo. E até curtir um Carnaval, quem sabe”.

Mesmo em treinamento, alimentação não preocupa, como em outros esportes. Explica que não faz dieta, mas controla o peso. “É um esporte que desgasta muito, se o atleta não come o suficiente acaba perdendo gordura e massa muscular”. A fase preocupante é de maio a agosto antes do mundial, sem concentração pode por tudo a perder.

Gosta de acarajé, mas o prato preferido é o feijão da mãe. “Saindo do Nordeste o feijão é sem graça, temperado só com alho, cebola e sal. Minha mãe faz feijão com bacon, calabresa, colorado, pimentão, bem temperado”. Laina já aprendeu com a sogra e Isaquias diz que o dela é igual.

A grande alegria é ver o filho, mineiro de nascimento, frequentando a escola, aprender e ter amigos. “Acho que mais complicado é para minha esposa, ela largou tudo para me acompanhar e tem que ficar direto em casa cuidando da família.

Laina nasceu em Itabuna, cerca de 50 km da cidade de Isaquias, mas eles se conheceram no Rio de Janeiro. Foi em 2015, quando ele estava no pré-olímpico. “Eu nha acabado de ganhar medalhas, ela sabia que eu era da região e entrou em contato para ver se podia dar alguma dica para o irmão dela que queria ser jornalista esportivo. “Ficamos amigos, fomos conversando, mas namorar mesmo quase um ano depois”.

Pergunto qual o Plano B, e ele já tem: “Muitos sugerem investimento em ações, bolsa de valores, Celic, pré-fixado, mas sou medroso e meio conservador, tenho medo de dar errado. Eu assistia o canal do youtube do Cesar Barroso e ele fala muito em kitnets, por isso resolvi investir em imóveis compactos de sala quarto, cozinha e banheiro, um miniapartamento para alugar. O planejamento é construir até Paris umas 60 unidades, contratei uma construtora para ficar mais fácil e mais seguro”.

Além da casa de Ubaitaba, a família possui outra menor em Itabuna. “Tem dois quartos e não precisa mais, é fácil de arrumar e organizar. Pretendo transformar minha casa em várias unidades e alugar. E comprar uma menor para morar e outra para minha mãe, que não sai da Bahia por nada”.

Simples, fiel às suas raízes, amigos e família, Isaquias aprendeu a lidar com a pressão psicológica exigida pela modalidade olímpica. “O que eu queria já conquistei, ser um nome no esporte olímpico brasileiro. Quando dá vontade de desistir, penso no que passei desde que saí da Bahia e me fortaleço. Enfrentar treinamentos rígidos, aprender outras culturas, me recompor em muitos momentos. Se precisar de terapia vou solicitar, por enquanto estou bem, quando volto às origens recarrego a energia”.

Para o futuro de Sebastian, Isaquias não inclui a canoagem: “Não é um esporte gostoso de se fazer em auto rendimento, é um esporte de lazer muito bom, mas se eu puder falar falo para ele fazer futebol, é mais tranquilo, é menos dolorida na questão do prazer. A canoagem tem menos visibilidade, graças a Deus eu ve isso, mas são poucos”.



MERGULHO - Obesidade é doença, sim!

A pandemia trouxe um sinal de alerta para um tema preocupante para os médicos: o aumento da obesidade. Em 2021, seis em cada dez brasileiros estavam com sobrepeso. A situação mundial também é grave: mais de 1 bilhão de pessoas têm obesidade e a Organização Mundial da Saúde esma que, até 2025, cerca de 167 milhões de pessoas serão menos saudáveis por estarem acima do peso. Quem responde sobre o tema é a doutora Livia Lugarinho Correa de Mello, Mestre e Doutora em Endocrinologia pela UFRJ, Diretora do Departamento de Obesidade da Sociedade Brasileira de Endocrinologia e Metabologia (SBEM) e Chefe do Serviço de Obesidade do Instituto Estadual de Diabetes e Endocrinologia (IEDE).

Confira:

Porque o aumento da obesidade?

A obesidade, hoje se sabe, é uma doença multifatorial, tem um componente genético importante, mas tem um componente ambiental. Vivemos uma epidemia crescente de obesidade, em um ambiente mais propício. Temos oferta de alimentos que são práticos, palatáveis e ultra processados, que favorecem obesidade. Além disso, estamos cada vez mais sedentários.

Qual é a maior dificuldade para controlar o peso?

Como é uma doença crônica, o ganhar peso, emagrecer e voltar a ganhar fazem parte da história natural da obesidade. Quando o indivíduo com obesidade emagrece, o corpo usa de mecanismos para que ele volte a ganhar peso. Ele aumenta o apetite e diminui o metabolismo. O processo de perder peso e voltar a engordar é comum de acontecer.

Qual é o melhor tratamento?

O paciente com obesidade precisa de um acompanhamento médico regular. Além disso, quando uma equipe multidisciplinar trabalha no tratamento, a chance de sucesso aumenta. Um médico, um nutricionista, um psicólogo, um educador físico, um psiquiatra. Terapia cognitiva comportamental traz ótimos resultados.

É difícil para todos?

O problema é que a obesidade infelizmente é uma doença muito estigmatizada até hoje, inclusive por pacientes que procuram tratamento médico. Ainda é comum ouvir “fecha a boca e faz exercício físico” como se fosse simples emagrecer. E nós sabemos que não é tão simples assim.

Qual é o momento de procurar ajuda?

Hoje os estudos mostram que pessoas com obesidade demoram em média seis anos para procurar auxílio médico. A orientação é que se procure um médico, especialmente um endocrinologista, que é o especialista no assunto, para que seja feito um tratamento individualizado.

A questão do bullying continua preocupando?

O bullying acontece, infelizmente, em todas as idades, mesmo nas crianças. Há trabalhos que mostram que isso gera mais sofrimento em crianças do que o câncer. Também ocorrem na idade adulta em homens e mulheres.

Como a menopausa interfere na obesidade?

A mulher na pós menopausa sofre mudança no depósito de gordura corporal. Quando entra na menopausa, para de ter a produção do hormônio feminino, o estrogênio, e aparece o depósito de gordura em áreas que são mais comuns em homens como braços e abdome. Isso leva a uma chance maior de doenças metabólicas e pode interferir na autoestima e no aparecimento da depressão. Além disso, alguns antidepressivos podem estar associados ao ganho de peso; o tratamento deve ser bem avaliado.

Como a obesidade afeta a saúde?

Pode afetar a maioria dos sistemas do corpo, como o coração, gado, rins, articulações e sistema reprodutivo, provocando doenças como diabetes tipo 2, doenças cardiovasculares, hipertensão, acidente vascular cerebral e várias formas de câncer, bem como problemas de saúde mental.

BE+



Com essa bela imagem de um casal de mergulhões-de-pescoço-vermelho durante a época de acasalamento, a fotógrafa Agnieszka Florczyk ganhou o prêmio principal da Sociedade de Biologia de Londres. “Comunicação entre animais” foi o tema da competição, que reuniu mais de 1,2 mil trabalhos.

Excelente exercício realizado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), com o apoio da Escola de Guerra Naval (EGN), para atuação da Marinha do Brasil em incidentes envolvendo derramamento de óleo em nossas águas.

E para quem estava com saudade, começa dia 9 de novembro a quinta temporada da série "The Crown", na Nelix, trazendo como destaque o drama do divórcio de Charles e Diana. As histórias da realeza sempre agradam.

Eliminar tumores e preservar células saudáveis com resultados promissores é o que oferece a nova radioterapia criada em Israel, como divulgou a BBC. A técnica está disponível só para grupos de estudos por enquanto, mas no futuro pode ser usada para a remissão do câncer de boca, língua, pâncreas e de mama.

Boa notícia: artes, publicidade, arquitetura, design, culinária e tecnologia são os setores da economia criativa em alta, movimentando só em 2020 um total de R\$ 217,4 bilhões, como mostra matéria do Valor

BE-

Doenças voltando alertam para cuidados. A procura de exames de dengue, por exemplo, mais do que dobrou na rede de laboratórios do Grupo Pardini. A notícia foi divulgada pela jornalista Monica Bergamo em sua coluna na Folha. Os picos de demanda em maio e junho deste ano registraram crescimento de 228,7% e 125,2%, respectivamente, em relação aos mesmos meses de 2021.

Dá para acreditar que os homens ainda veem o exame de câncer de próstata como uma ameaça à sua masculinidade? Pois é o que diz o urologista americano Abraham Morgentaler, em O Globo.

Esse câncer é o mais comum entre os homens e representa 29,2% do total no Brasil segundo o Instituto Nacional do Câncer.

Eleição passou, mas tem gente que ainda quer continuar discutindo e provocando. Respeitar a vontade das urnas e ter respeito pela opinião alheia são os únicos caminhos para a paz.

DICA - Encantos de Aracaju



Fiquei uma semana em Aracaju, capital de Sergipe, e mais uma vez volto maravilhada com o nosso Nordeste. Fui de novo ao restaurante Carne de Sol do Ramiro e a comida continua deliciosa. O executivo de carne de sol e outras comidinhas regionais serve muito bem duas pessoas e ainda tem a simpatia do Ramiro, que faz questão de passar em todas as mesas e conversar com os clientes. O Mercado Municipal é outro passeio obrigatório para quem curte

artesanato. Dessa vez fui conhecer a pequena São Cristóvão, bem pertinho de Aracaju, cidade histórica e primeira capital do Estado, fundada em 1590, pelo capitão português Cristóvão de Barros, quando Portugal estava sob domínio do Rei Felipe II, da Espanha. É a quarta cidade mais antiga do Brasil, atrás de Salvador, Rio de Janeiro e João Pessoa. Tem igrejas lindas e o Claustro da Ordem Terceira do Carmo, onde irmã Dulce fez seus votos e viveu durante algum tempo. Lá está o ateliê do artista baiano Nivaldo Oliveira, com trabalhos lindos de xilogravura e outras técnicas. E não deixe de comer a famosa queijadinha de São Cristóvão antes de ir embora, é uma receita guardada a sete chaves e passada de geração a geração.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/11/2022



O SOPEP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPEP RECEBE EM SUA SEDE O MINISTRO DO TST, DOUGLAS ALENCAR RODRIGUES

Informações: SOPEP (7 de novembro de 2022)



Desembargador do TRT 2, Dr. Celso Peel, Presidente do SOPEP, Régis Prunzel e o Ministro do TST, Douglas Alencar Rodrigues – Foto: SOPEP

Na última quinta-feira (03), o Conselho do SOPEP recebeu em sua sede, a visita do Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Douglas Alencar Rodrigues para uma palestra sobre assuntos relacionados ao segmento portuário.

Na ocasião estiveram presentes o presidente do SOPEP, Régis Prunzel, o vice-presidente, Leonardo Ribeiro, diretor executivo, Ricardo Molitzas, a assessora jurídica, Dra. Gislaíne Heredia e o membro do Conselho Diretor da entidade, Joel Contente.

Entre a lista de convidados, o desembargador do TRT2, Dr. Celso Peel e os advogados Dr. Marcelo Kanitz e Dr. Ataíde Mendes. Representando o OGMO/Santos estiveram presentes o diretor executivo, Evandro Pause e o gerente jurídico, Dr. Thiago Robles.

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

Data: 07/11/2022

SIMULAÇÕES ATESTAM NAVIO DE 366M COM 14,5M DE CALADO EM SANTOS

Informações: Praticagem do Brasil (7 de novembro de 2022)



Imagem: Praticagem do Brasil

Simulações realizadas, na última quinta-feira (3/11), na USP, atestaram que os navios de 366 metros de calado e 52m de boca podem entrar no Porto de Santos com calado de 14,50m; ou seja, superior aos 14,20m homologados pela Capitania dos Portos em fevereiro de 2021. O relatório das manobras realizadas no simulador do Tanque de Provas Numérico servirá de base para a Autoridade Marítima avaliar um possível aumento de calado antes mesmo da chegada dessas mega-embarcações.

– Os navios menores que 340m frequentam o Porto de Santos e já operam com calado de 14,50m. A diferença parece pouca, mas não é. Todo centímetro, em calado, ou metro, em termos de comprimento ou largura de um navio, faz diferença – frisa o presidente da Praticagem de São Paulo, Bruno Tavares, que participou das manobras com o assessor de operações da entidade, Viriato Geraldes.

Foram mais de dez manobras realizadas nas simulações, com a embarcação entrando e saindo dos três terminais de contêineres, fazendo o giro na bacia de evolução e navegando em curvas com uso de rebocadores em várias condições de vento.

O professor Eduardo Tannuri, coordenador do TPN-USP, ficou satisfeito com o resultado:

– Concluimos pela viabilidade do aumento de calado. O próximo passo é gerar um relatório técnico com as análises detalhadas, os parâmetros de segurança e emitir um documento para a Marinha avaliar e, possivelmente, autorizar esse ganho de 30 centímetros.



Segundo o professor, foram feitos estudos para verificar os movimentos da embarcação no canal externo e, sobretudo, sob efeito das ondas, considerando o efeito squat e o adernamento do navio, principalmente, na parte curva:

– Foi necessário confirmar se, com esse aumento de calado, a manobra seria segura, devido ao porte do navio e ao fato de o canal de Santos ser relativamente estreito, além de estabelecer o número de rebocadores adequados para auxílio na manobra.

Imagem: Praticagem do Brasil

Acompanharam os trabalhos na USP representantes da Santos Port Authority, do Brasil Terminal Portuário e da DP World.

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

Data: 07/11/2022



PORTO DE PARANAGUÁ REGISTRA ALTA DE 102% NAS EXPORTAÇÕES PELO CORREDOR LESTE EM OUTUBRO

Informações: Agência Porto (7 de novembro de 2022)

A exportação de grãos e farelo pelo Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) aumentou 102,6% em outubro. No ano passado, foram 765.700 toneladas de grãos sólidos vegetais embarcados pelo complexo no mesmo mês. Em 2022, 1.551.466 toneladas.

“Apesar de quase 12 dias de paralisação por conta da chuva, a produtividade alcançada nos outros 19 dias de operação foi alta, o que fez com que tivéssemos esse crescimento”, explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

No acumulado de janeiro a outubro, a alta registrada foi de 7,4%. No ano passado, nos dez meses, foram 14.816.811 toneladas de grãos sólidos vegetais embarcados. Neste ano, 15.913.067 toneladas.

Garcia lembra que em 2021 houve quebra significativa na safra brasileira de milho e diz que, neste ano, além de um resultado melhor na lavoura, os exportadores tiveram mais oportunidade frente à lacuna deixada pela Ucrânia (em guerra com a Rússia) no mercado internacional.

MILHO – Tanto no mês, quanto no acumulado do ano, o milho foi o produto que puxou a alta. Somente no mês de outubro, 568.739 toneladas do cereal foram exportadas, 821% a mais que as 61.709 toneladas embarcadas pelo Corex nos mesmos 31 dias em 2021.

Neste ano 3.714.053 toneladas de milho foram embarcadas. Em 2021, no período, o volume não passou de 714.464 toneladas. A variação positiva do produto, nessa comparação, foi de quase 420%.

Dos 12 terminais interligados ao Corredor Leste de Exportação do porto paranaense, nove armazenaram e carregaram o cereal no último mês de outubro.

Em volume, o que mais movimentou milho, no último mês, foi o terminal Rocha, que exportou 243.055 toneladas do produto. Como explica Daniel Camargo, gerente comercial e de logística da Rocha Terminais Portuários, os fatores que impulsionaram esse total exportado foram a estrutura e o mix de clientes. “Temos quatro armazéns, sendo dois deles com divisórias, ou seja, capazes de atender até dois produtos diferentes, simultaneamente, por armazém”, diz.

Na descarga rodoviária, segundo Camargo, a empresa também opera com dois produtos simultaneamente (soja e milho), recebendo até 400 caminhões/dia. Já no modal ferroviário, a descarga chega a 250 vagões/dia. “Para os próximos três meses, outubro, novembro e dezembro, nossa expectativa é movimentar algo em torno de mais 650 mil toneladas de milho”, afirma.

OUTROS PRODUTOS – Os embarques de soja em grão pelo Corex, neste ano, já somam 8.287.044 toneladas (em 2021 foram 10.225.327 toneladas). De farelo de soja são 3.823.563 toneladas (no ano passado, 3.843.032 toneladas). De trigo, 32.895 toneladas (eram 33.989 toneladas em 2021). Neste ano, até agosto, houve embarque de 55.513 toneladas de farelo de milho (DDGS). O produto não passou pelo Corex no ano passado.

COREX – Pelo Corredor de Exportação Leste do Porto de Paranaguá operam, além da Rocha, a Cotriguaçu, Louis Dreyfus, Coamo (com dois terminais), Cargill, Interalli, Centro Sul, AGTL e Cimbessul – entre os terminais privados. No complexo, os exportadores que não têm terminais próprios utilizam os silos públicos: o vertical (que armazena e carrega soja em grão); e os horizontais (farelo de soja).

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

Data: 07/11/2022

COPERSUCAR APOSTA NO ETANOL COMO SOLUÇÃO IMEDIATA PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Informações: TN Sustentável (7 de novembro de 2022)

As mudanças na mobilidade urbana avançam pelo mundo em busca de alternativas aos combustíveis fósseis. Neste contexto energético de transição, o Brasil está na absoluta vanguarda e pode ser protagonista quando o assunto é ser amigável com o meio ambiente e mitigar o aquecimento global, contribuindo para uma economia global de baixo carbono por meio da exportação da tecnologia veicular do etanol de cana-de-açúcar.

Esta solução já foi atestada e comprovada no País. Atualmente, a produção sustentável da cana-de-açúcar é responsável por 18% da matriz energética brasileira, sendo que o etanol é um dos instrumentos de destaque nesta base limpa, representando cerca de 40% da mobilidade dos carros leves e com um futuro muito importante pela frente.



Imagem: TN Sustentável

De acordo com o presidente do Conselho de Administração da Copersucar, Luis Roberto Pogetti (foto), a mobilidade urbana de todo o planeta passa por um momento de transição tecnológica onde é preciso estar atento às melhores alternativas. “Quando falamos de veículos movidos a partir de energia elétrica, é importante avaliar qual a fonte usada para a geração dessa energia”.

No Brasil, um veículo elétrico emitiria, proporcionalmente, a mesma quantidade de carbono que um carro movido à combustão e abastecido com etanol, já que a eletricidade gerada no País é, majoritariamente, originada em fontes renováveis. Já na Europa, onde a matriz energética não é tão limpa quanto a brasileira, a intensidade de carbono de um automóvel elétrico é o dobro do mesmo meio transporte abastecido com o biocombustível.

Etanol: solução pronta e disponível para o Brasil

Do ponto de vista de utilização energética e mitigação de emissões no Brasil, Pogetti chama a atenção para o fato de o etanol ser uma solução pronta e disponível, enquanto a adoção em larga escala do carro elétrico ainda depende de grandes desafios, como: a competitividade de preço dos veículos, a longevidade, o custo e a reciclagem da bateria, além de uma relevante demanda de investimentos em infraestrutura de distribuição eficiente de energia elétrica, estimada entre R\$ 1,1 trilhão e R\$ 1,5 trilhão.

Com o etanol, o país já tem uma rede de revenda com postos adaptados e bombas exclusivas, um produto competitivo e disponível em todo o território, com baixa emissão de poluentes.

O posicionamento é endossado pelo presidente e CEO da União da Indústria da Cana-de-açúcar e Bioenergia (UNICA). “Quando falamos de mobilidade sustentável, devemos ter em nossas mãos todas as rotas tecnológicas possíveis e aplicá-las segundo as condições ambientais, sociais e econômicas” informa Evandro Gussi. “No Brasil, o etanol é uma rota tecnológica para a descarbonização bastante adequada para as nossas características agroclimáticas e dimensão continental”, acrescenta.

Para o líder da principal entidade representativa das produtoras nacionais de açúcar, etanol e bioeletricidade, o Brasil é exemplo para diversos países que utilizam o etanol como alternativa energética veicular. “Em 2021, o Reino Unido decidiu ampliar a mistura de etanol à gasolina de 5%

para 10%, e a Índia pretende chegar a 2025 com 20% de mistura, meta antecipada em cinco anos. Mais de 60 países adotam ações semelhantes”, destaca Gussi.

“Nós temos feito um esforço bastante relevante de difundir o etanol no mundo. A Índia, por exemplo, é produtora de açúcar em larga escala e 80% da sua energia vem da importação de petróleo. Então, o modelo do Brasil se encaixa plenamente na Índia, o que inclui a implementação do carro flex. Estamos proporcionando troca de tecnologia para fomentar este processo. Além disso, já fizemos trabalhos em outros países na Ásia e na América do Sul, como os recentes eventos na Argentina e na Colômbia”, completa Pogetti.

Na visão do chairman da Copersucar, não há uma solução única para todo o mundo quando o assunto é sustentabilidade da mobilidade urbana.

“No contexto atual, o carro elétrico pode não ser aplicável mundialmente, mas novas tecnologias vêm sendo desenvolvidas. O carro híbrido é um deles, em que se usa o motor elétrico apoiado pelo etanol”, frisa Pogetti, uma tecnologia que já está disponível e é utilizada por algumas montadoras no Brasil.

E o futuro do setor sucroenergético é muito promissor, não apenas na mobilidade urbana. “Estamos em constante evolução. O setor começou a usar a cana para produção de açúcar, em seguida de etanol. Daí introduziu a produção de energia elétrica a partir do bagaço, que abastece hoje cerca de 10 milhões de residências. Da vinhaça e da torta de filtro já é possível produzir biogás, podendo ser utilizado como gás natural e energia elétrica, com possibilidade de evolução para biometano, que pode, futuramente, substituir o diesel na frota pesada. Com a vinhaça ainda é possível fertilizar e irrigar a lavoura”, completa Pogetti.

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

Data: 07/11/2022

CAMPANHA DE SIMULAÇÃO DE MANOBRAS GARANTE ENTRADA SEGURA NO PORTO DE SANTOS

Informações: Santa Portal (7 de novembro de 2022)



Foto por: Ivani Cardoso/Divulgação

Os navios de 366 metros já podem entrar com segurança no Porto de Santos. Bruno Tavares, Presidente da Praticagem de São Paulo, manobrou na última quinta-feira (03) um navio 366 metros de comprimento e 14,5m de calado, na simulação realizada no Tanque de Provas Numérico (TPN), da Escola Politécnica da USP, em São Paulo.

Ele conduziu a embarcação no espaço que é coordenado pelo professor Eduardo Tannuri. Acompanharam a manobra Viriato Geraldês, Assessor de Operações da Praticagem; Felipe Fray, Gerente de Controle de Acessos Logísticos da Santos Port Authority; Leandro Almeida, Analista de Planejamento do Brasil Terminal Portuário; Alberto Robinson, Wilson Lozano e Ricardo Generoso, diretores da DP World.

Bruno Tavares explicou a operação: “Essas manobras simuladas vão servir de base para que a Autoridade Marítima possa ajustar o calado de 14,20m para 14,50m para os navios até 366m. Os outros navios de comprimento menor que 340m que frequentam o Porto de Santos já estão operando com calado de 14,50m. A diferença parece pouca, mas não é. Todo centímetro em termos de calado ou metro em termos de comprimento ou largura de um navio faz diferença”.

Sair da largura atual de 48,5m de comprimento para 51m ou 52m traz um deslocamento de massa grande e exige alterações na manobra, como detalha o Presidente da Praticagem: “Estamos fazendo a simulação dentro dos requisitos de segurança exigidos: “Número de práticos, local de embarque, desembarque, velocidade para passar ao longo dos diversos berços de atracação e evitar a interação hidrodinâmica com os outros navios atracados. Tudo é levado em conta para manobrar com tranquilidade no porto, mesclando segurança com produtividade”.

O professor Eduardo Tannuri ficou satisfeito com o resultado: “Concluimos pela viabilidade do aumento de calado e agora o próximo passo é gerar um relatório técnico com todas as análises detalhadas e os parâmetros de segurança e emitir um documento para a Marinha avaliar e possivelmente autorizar esse aumento de calado”.

Foram mais de dez manobras realizadas na simulação, com a embarcação entrando e saindo dos três terminais de contêineres, fazendo o giro na bacia de evolução, navegando pelas curvas com uso dos rebocadores em várias condições de vento.

“Ganhamos 30 centímetros de calado e realizamos grande número de estudos para verificar os movimentos dessa embarcação no canal externo e sobretudo sob efeito das ondas, considerando o efeito squat e o adernamento do navio, principalmente, na parte curva. Foi necessário verificar se com esse aumento do calado a manobra seria segura, devido ao porte do navio e ao fato de o canal de Santos ser relativamente estreito, além de estabelecer o número de rebocadores adequados para auxiliarem à manobra”.

Centro de Simulação

O Simulador Marítimo Hidroviário (SMH) reproduz todas as condições de navegação e manobras de navios, e, dessa forma, comandante e práctico adquirem a noção antecipada sobre como o navio poderá se comportar durante as manobras reais. O Centro de Simulação de Manobras do TPN-USP mantém três simuladores full motion, um deles com uma tela de 12 metros de diâmetro e 32 projetores. O centro de comunicação de alto desempenho fornece dados para os simuladores e para os tanques. Há três simuladores de rebocadores portuários e outros adaptáveis para comboios fluviais, usados para a região do Norte do país e na hidrovía Tietê Paraná. O tanque de ondas é utilizado para estudos de plataformas offshore. Na equipe do Centro 30 pessoas atuam nos simuladores e oito no tanque, entre alunos de mestrado, doutorado e pesquisadores mais sêniores que fazem a programação do código que é todo desenvolvido na USP.

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

Data: 07/11/2022

ABERTA A TEMPORADA DE CRUZEIROS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Informações: Portos Rio (7 de novembro de 2022)



Imagem: Portos Rio

Cerca de 500 mil pessoas devem circular no Porto do Rio de Janeiro durante a temporada de cruzeiros 2022/2023, que começou oficialmente no último dia 28 de outubro. Até o fim da temporada, em abril de 2023, estão previstas 84 escalas nacionais e 35 internacionais de um total de 37 navios, sendo que 10 deles atracarão

pela 1ª vez na cidade.

Visando melhorar a infraestrutura do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, diversas ações foram implementadas pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em parceria com a

arrendatária. Entre as medidas da Autoridade Portuária, estão a manutenção perene das defensas, a substituição dos cabeços de amarração danificados nos berços de atracação, além da dragagem que está sendo realizada com o intuito de garantir um calado operacional adequado e uniforme para os navios de passageiros em toda a extensão do cais do terminal.

O diretor-presidente da Docas do Rio, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, acredita que “esta temporada pós-pandemia vai marcar a retomada do crescimento do segmento de cruzeiros marítimos e que, com as ações de melhoria do terminal, atingirá níveis ainda mais elevados de satisfação dos passageiros dos transatlânticos que passarão pelo Porto do Rio de Janeiro”.

Navios em destaque

Segundo informações do Terminal Internacional de Cruzeiros do Pier Mauá, os destaques desta temporada são os navios de grande capacidade como o MSC Seashore (7.077 pessoas), o MSC Seaview (6.842 pessoas), o Costa Firenze (6.538 pessoas), o MSC Preziosa (5.767 pessoas) e o MSC Fantasia (5.670 pessoas).

Outro fato relevante é que os navios internacionais, trazendo turistas estrangeiros para visitar a cidade, estão voltando a todo vapor, tais como: Arcadia, Celebrity Infinity, Aurora, Volendam, MS Marina, Balmoral, Viking Jupiter, Azamara Pursuit, Seven Seas Voyager, Seven Seas Mariner, MS Insignia, MS Hamburg, Europa, Silver Wind, Silver Cloud, World Explorer e Ocean Explorer.

Já os 10 navios que aportarão no Porto do Rio de Janeiro pela 1ª vez são: Swan Hellenic -Vega, Vicking Octantis, AidaMar, MSC Seashore, Norwegian Star, Costa Firenze, Bolette, Silver Moon, Seabourn Venture e Hanseatic Spirit.

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

Data: 07/11/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ECONOMIA E DESENCANTO COM POLÍTICOS PODEM LEVAR LULA A TER 'LUA DE MEL' CURTA COM A SOCIEDADE, DIZ EURASIA

Christopher Garman, diretor-executivo para Américas do Eurasia Group, avalia que há chance de perda de popularidade rápida como vizinhos da América Latina

Por João Sorima Neto — São Paulo

Um cenário de desencanto da população com a classe política e com as instituições brasileiras e revolta com serviços públicos ruins pode levar o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva ao mesmo caminho que seus pares de esquerda recém-eleitos na América Latina: perda de popularidade de forma muito rápida. A avaliação é de Christopher Garman, diretor-executivo para Américas do Eurasia Group, que participou nesta segunda-feira de uma live promovida pela Bradesco Asset para discutir os desafios do próximo presidente.

- A lua de mel com os governos eleitos na América Latina tem sido mais curta que o normal. A popularidade de Gabriel Boric, que desde março governa o Chile, caiu de 50% desde a posse para 30% agora. A de Gustavo Petro, da Colômbia, que tomou posse em agosto, caiu de mais de 50% para próximo de 40% em três meses - disse Garman.

O especialista em política da Eurasia afirmou ainda que além desses fatores, no Brasil há uma base 'bolsonarista' que se sente roubada com o resultado das eleições. Ele lembra também que, embora a economia mostre sinais de recuperação, o que quase reelegera o atual presidente Jair Bolsonaro,

a renda real dos brasileiros não cresceu. E, com a elevação da taxa de juros, a economia brasileira não deve decolar no próximo ano.

Garman estima que a taxa de popularidade de Lula, ao tomar posse, deve ficar entre 50% e 60%, mas em três ou quatro meses tende a cair para próximo de 40%. Por isso, para ele, a prioridade zero neste momento é a indicação de uma equipe econômica robusta e como esse time enxerga os gastos prioritários para o próximo ano.

- A situação é desconfortável. Será necessário a aprovação de um Proposta de Emenda Constitucional (PEC) antes de janeiro para garantir os R\$ 600 do Auxílio Brasil, além de acomodar recursos para aumento do salário mínimo, investimentos e outros programas sociais. O mercado está atento a isso e terá uma reação imediata - explica o especialista da Eurásia.

Se Lula enxergar que a situação é difícil, diz Garman, o presidente deverá ficar 'avesso ao risco' e evitar decisões que gerem desconforto. Lula já demonstrou em outros momentos-chave do país, em governos anteriores, que tende a evitar riscos em situações complicadas. Garman acredita que Lula será sensível às reações do mercado financeiro e vai querer 'ancorar as expectativas'.

Para Garman, as novas regras do teto de gastos só devem sair depois do Carnaval, já que a proposta terá que ser elaborada pelos nomes técnicos da pasta da economia, que ainda nem foram nomeados. Será um processo que terá a participação do Congresso e vai provocar mudanças também dependendo das reações da sociedade e do mercado, que tem a expectativa que a trajetória de crescimento da dívida pública, no longo prazo, seja equacionada.

Para ele, no segundo semestre, o governo poderá encaminhar uma reforma tributária, que deve ser o marco mais relevante para a economia brasileira. A sinalização que vem sendo dada pelo PT é que o objetivo é buscar uma reforma que simplifique o sistema tributário brasileiro, com a unificação de impostos federais em um único imposto o (IVA). Também deverá ser discutida a taxa de dividendos e de juros sobre capital próprio, imposto sobre herança e sobre fortunas.

- Esse vai ser o debate mais espinhoso no Congresso, que tem um perfil mais conservador. Acredito que o Congresso não será contrário ao aumento de gastos, mas será contrário ao aumento de carga tributária, que já é elevada no Brasil e deve provocar reações - analisa Garman.

O especialista avalia que uma reforma administrativa tende a ser mais modesta, reduzindo os ganhos de quem entra no serviço público e colocando um teto para os ganhos dos funcionários públicos com renda mais elevada. Garman não acredita que será colocado em prática o fim da estabilidade.

Garman avalia que a questão ambiental será um dos principais focos desse governo, já que tende a ser um 'chamariz' para o Brasil e sua inserção internacional. O perfil mais protecionista em acordos comerciais de um governo liderado pelo PT pode afetar a atração de investimentos para o país. Há dois acordos importantes na pauta: o do Mercosul com a União Europeia e a entrada do Brasil na Organização Para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE, que traz um ambiente de negócios mais amigável ao Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2022

PREÇO DA GASOLINA SOBE PELA QUARTA SEMANA SEGUIDA NOS POSTOS, DIZ ANP

Preço do litro passou de R\$ 4,91 para os R\$ 4,98, em média

Por Bruno Rosa — Rio



Preços dos combustíveis em alta no Brasil PR

O preço da gasolina nos postos registrou alta pela quarta semana seguida, de acordo com pesquisa da Agência Nacional do Petróleo (ANP). O valor médio do litro passou de R\$ 4,91, na semana terminada no dia 22 de outubro, para R\$ 4,98, na semana entre os

dias 30 de outubro e 5 de novembro. É uma alta de 1,41%.

Foi em São Paulo o preço máximo da gasolina vendida na semana passada, segundo a ANP. O valor do litro chegou a R\$ 6,99.

O diesel também subiu na última semana. Passou de R\$ 6,56 para R\$ 6,58, por litro, na média do Brasil, revelou a pesquisa da ANP.

Preços médios da gasolina na semana passada, segundo ANP:

- ACRER\$ 5,27
- ALAGOASR\$ 4,99
- AMAZONASR\$ 5,10
- BAHIA R\$ 5,51
- CEARÁ R\$ 4,97
- DISTRITO FEDERAL R\$ 5,27
- ESPÍRITO SANTO R\$ 4,84
- GOIÁS R\$ 4,88
- MARANHÃO R\$ 4,89
- MATO GROSSO R\$ 4,95
- MATO GROSSO DO SUL R\$ 4,78
- MINAS GERAIS R\$ 4,87
- PARÁ R\$ 4,81
- PARAÍBA R\$ 4,79
- PARANÁ R\$ 5,24
- PERNAMBUCO R\$ 4,96
- PIAUÍ R\$ 5,00
- RIO DE JANEIRO R\$ 5,02
- RIO GRANDE DO NORTE R\$ 5,44
- RIO GRANDE DO SUL R\$ 4,88
- RONDÔNIA R\$ 4,98
- RORAIMA R\$ 5,25
- SANTA CATARINA R\$ 4,88
- SÃO PAULO R\$ 4,88
- SERGIPE R\$ 5,04
- TOCANTINS R\$ 5,26

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2022

SHELL E RAÍZEN FIRMAM ACORDO DE DEZ ANOS PARA PRODUÇÃO DE ETANOL DE SEGUNDA GERAÇÃO

Para atender a demanda, serão construídas cinco novas plantas entre 2023 até 2027. As operações estão previstas para começarem entre 2025 e 2027

Por **Raphaella Ribas**



Shell investe em álcool de segunda geração para vender no mercado europeu Bloomberg

A empresa de bioenergia e transição energética Raízen selou um contrato de 10 anos com a petrolífera Shell para a produção de 3,3 bilhões de litros (3,3 milhões de m³) de etanol celulósico de segunda geração (E2G). Também originário da cana de açúcar, este tipo de álcool diferencia porque é feito do bagaço da cana de açúcar e sua pegada de carbono é até 30% menor do que o comum.

Com a demanda estipulada a longo prazo, a Raízen em contrapartida vai construir cinco novas plantas entre 2023 até 2027. Cada uma levará até 22 meses para ficar pronta e custará em torno de R\$ 1,2 bilhão — R\$ 6 bilhões no total. As operações estão previstas para começarem entre 2025 e 2027.

Lauran Wetemans, vice-presidente de Negócios de Downstream da Shell para América Latina, explica que a qualidade do E2G é a mesma do etanol comum, porém o impacto ambiental menor. De acordo com dados da Shell, este tipo de álcool reduz em torno de 80% as emissões de gases do efeito estufa na comparação com a gasolina; cerca de 70% menos que o etanol de milho americano e por volta de 30% na comparação com etanol de primeira geração de cana de açúcar.

— Um carro abastecido totalmente com etanol de segunda geração vai ter de 20% a 30% menos emissão de carbono se comparado ao etanol de primeira geração. É igual a de um carro elétrico.

Crédito de carbono: Shell aporta R\$ 200 milhões na Carbonext, empresa que atua na Amazônia. O álcool que a Shell vai comprar pode ser usado para combustível, assim como nas indústrias de alimentos e química. E futuramente, diz Wetemans, para produção de querosene de avião. Por ora, o que for fabricado pela Raízen será destinado ao mercado europeu, onde é mais valorizado.

— Como é um produto único, vai para quem paga mais. Hoje, esse contrato é para usar o etanol no mercado europeu, mas amanhã pode ser aqui (Brasil) também — diz o executivo.

Ele esclarece que o acordo não é exclusivo. A Shell será responsável pela compra de 80% da produção, e o restante pode ser vendido para outras empresas. De acordo com o que foi firmado, somente da multinacional, a Raízen deve receber, no mínimo, 3,3 bilhões de euros no período de contrato.

A Raízen, que é uma joint-venture entre Shell e Cosan, que prevê ainda uma margem Ebitda de aproximadamente 50%, com investimentos em manutenção estimados em R\$ 50 milhões por planta por ano.

— Nesse ramo de transição energética, há vários desenvolvimentos: na área solar, eólica, carro elétrico, hidrogênio. Mas o que existe disponível são os biocombustíveis na primeira e segunda geração. Essa segunda sempre foi uma promessa que levou muito tempo para entregar. É a primeira vez que consegue escalar — afirma Wetemans.

No mês passado, a Raízen anunciou a compra da fintech Payly, dando início à sua unidade de serviços financeiros. O objetivo é potencializar o alcance do seu aplicativo de pagamentos Shell Box e ampliar o leque de carteira digital, inclusive com crédito e seguros.

MINISTRO DA CASA CIVIL, CIRO NOGUEIRA CRITICA 'PLANO B' DO PT PARA TER GASTOS EXTRAS EM 2023

Equipe de Lula estuda edição de MP para manter Bolsa Família de R\$ 600 e outras despesas
Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro da Casa Civil, **Ciro Nogueira**, no Palácio da Alvorada Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Casa Civil de Jair Bolsonaro, **Ciro Nogueira**, criticou neste domingo a possibilidade de edição de um crédito extraordinário, por meio de medida provisória (MP), para manter o Bolsa Família em R\$ 600, opção estudada pela equipe do governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Em mensagem encaminhada a uma lista de contatos, **Ciro** também ironiza o Tribunal de Contas da União (TCU). Integrantes do TCU já sinalizaram a possibilidade de edição de MPs para abrir o espaço necessário no Orçamento de 2023. O ministro afirma que o TCU não pode tornar o "Poder Legislativo um órgão acessório" do tribunal.

“Os técnicos em finanças públicas entendem que, para abrir um crédito extraordinário da forma tradicional prevista na Constituição, como exceção ao teto de gastos, precisa-se justificar a urgência e imprevisibilidade. Como fazer isso para uma despesa continuada, como o Auxílio Brasil?”, questiona o ministro.

O ministro afirma que os técnicos apontam que “o simples fato da falta de recursos” não é suficiente para edição de MPs.

“Lembrando que os créditos extraordinários do auxílio emergencial tiveram respaldo em uma PEC (Proposta de Emenda à Constituição)”, escreveu o ministro.

Em resposta, o ministro **Bruno Dantas**, presidente em exercício do tribunal de contas, afirmou que a atuação do tribunal é técnica e não política.

— O ministro **Ciro Nogueira** conhece profundamente o TCU e sabe o quanto a Corte respeita o Poder Legislativo e é ciosa dos limites de sua competência constitucional. Nosso campo de atuação é técnico e não político — disse **Dantas**.

Na quinta-feira, o vice-presidente eleito, **Geraldo Alckmin** (PSB), anunciou a necessidade de uma proposta de Emenda à Constituição para viabilizar os gastos extras em 2023, chamada de PEC da Transição. Depois, na sexta-feira, aliados de Lula indicaram a possibilidade de esse espaço ser criado por medida provisória (MP), o que só poderia ser feito depois da posse. Essa possibilidade é vista como um “plano B”.

Esses instrumentos são necessários para superar o teto de gastos, a regra que trava as despesas federais. Por conta do teto de gastos, não há espaço para uma série de despesas no próximo ano.

O PT quer abrir espaço no Orçamento de 2023 para despesas como o Bolsa Família, o reajuste do salário mínimo acima da inflação, obras e recomposição de recursos para programas como creches e o Farmácia Popular.

Aliados de Lula entenderam a mensagem de **Ciro** como uma forma de pressão para forçar uma negociação em prol da PEC, que tem uma aprovação mais difícil politicamente. A celeridade desse



texto depende, por exemplo, da boa vontade do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que apoiou Bolsonaro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/11/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INCERTEZAS SOBRE RUMO ECONÔMICO DO GOVERNO LULA DERRUBAM BOLSA

O estouro do teto de gastos preocupa investidores; com isso, índice Ibovespa recuou mais de 2%, enquanto o dólar fechou a R\$ 5,17

Por Antonio Perez e Matheus Andrade

As especulações em torno de quem assumirá os ministérios da Economia e da Fazenda ditaram o mau-humor do mercado frente ao real nesta segunda-feira, 7. Somou-se ainda o debate sobre qual será o volume de gastos além do teto previsto em 2023 – dinheiro necessário para que o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva cumpra as promessas feitas para o primeiro ano de mandato. A dúvida sobre o encaminhamento ou não da PEC da Transição também pautou o mercado no dia.

O Ibovespa, principal índice da Bolsa brasileira, a B3, começou a semana no terreno negativo ao registrar queda de 2,38%. Ao fim do pregão desta segunda-feira, 7, a Bolsa encerrou aos 115.342 pontos. Enquanto isso, o dólar à vista fechou o dia valorizado frente ao real, com alta de 2,19%, cotado a R\$ 5,17.

O mercado acompanha atentamente as discussões da equipe de transição de governo, principalmente as decisões com efeitos fiscais. Os investidores optaram por reter o dinheiro diante do fortalecimento do nome do ex-prefeito de São Paulo Fernando Haddad para ocupar o Ministério da Fazenda em detrimento do ex-ministro e ex-presidente do BC, Henrique Meirelles.

José Simão, sócio e líder de renda variável da Legend Investimentos, destaca como o mercado tem sido intenso ao reagir às especulações de composição do governo Lula. Na última semana, quando o vice-presidente eleito Geraldo Alckmin foi anunciado como coordenador da transição, a Bolsa registrou alta acumulada de 3,16% na semana e o dólar queda de quase 5%.

Efeito Petrobras

Nesta segunda, o recuo da Petrobrás acentuou as perdas na bolsa brasileira. As ações ordinárias e preferenciais caíram 3,41% e 4,06%, respectivamente. Um dos fatores mais fortes para a queda deve-se à balança comercial da China, que preocupa por conta do nível de demanda.

Alvaro Feris, especialista da Rico Investimentos, aponta que o destaque negativo da Bolsa tem sido a Petrobras, que só nos últimos 10 dias caiu 27%. “Também influenciaram as incertezas em relação à futura política de precificação de combustíveis e como seus programas de investimentos e de distribuição de dividendos.”

Em outro desdobramento relacionado à estatal, o presidente em exercício do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Bruno Dantas, disse nesta segunda-feira que nenhuma decisão sobre a distribuição de dividendos da Petrobras será tomada nesta semana.

Para Rodrigo Jolig, da Alphatree, o mercado já conta com gastos fora do teto. “A volatilidade deve seguir elevada nesta semana com o mercado à espera de um quadro mais claro. Se não vier nada desastroso, o real pode voltar a se apreciar porque estamos em posição melhor que outros emergentes”, analisa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/11/2022



CADERNETA DE POUPANÇA: SAQUES SUPERAM DEPÓSITOS EM R\$ 11 BI EM OUTUBRO

Resultado é o maior saque líquido para o mês de toda a série histórica do BC, iniciada em 1995. No acumulado do ano, retiradas superam entradas em R\$ 102,077 bi

Por Thais Barcellos

BRASÍLIA - Os saques da caderneta de poupança superaram os depósitos em R\$ 11,006 bilhões em outubro. É o maior saque líquido para o período da série histórica do Banco Central, iniciada em 1995.

Em outubro do ano passado, o saldo negativo foi de R\$ 7,430 bilhões. Já em setembro, as saídas da caderneta superaram as entradas em R\$ 5,902 bilhões.

Em um cenário de endividamento recorde, juros em dois dígitos e renda comprimida, o ano de 2022 tem sido de saques volumosos na poupança. No acumulado até outubro, o saldo negativo é de R\$ 102,077 bilhões, quase o dobro da retirada registrada em todo ano de 2015 – que, até hoje, é o pior resultado anual da série histórica (-R\$ 53,567 bilhões).

Em outubro, foram colocados na poupança R\$ 302,054 bilhões, enquanto R\$ 313,061 bilhões foram retirados

Em 2022, somente em maio houve depósitos líquidos, de R\$ 3,514 bilhões, enquanto os dois meses mais negativos da história aconteceram este ano: agosto (-R\$ 22,015 bilhões) e janeiro (-R\$ 19,665 bilhões).

Em outubro, foram colocados na poupança R\$ 302,054 bilhões, enquanto R\$ 313,061 bilhões foram retirados. Considerando o rendimento de R\$ 6,286 bilhões, o saldo total da caderneta somou R\$ 987,712 bilhões no fim do décimo mês, em queda livre desde julho. No final de setembro, o saldo era de R\$ 992,437 bilhões.

Em 2021, a caderneta de poupança teve o terceiro pior desempenho anual da história, com retiradas líquidas de R\$ 35,497 bilhões, após registrar recorde em 2020 (R\$ 166,310 bilhões), em meio ao auxílio emergencial e à maior tendência das famílias de guardarem dinheiro no início da pandemia de covid-19.

Atualmente, com a taxa Selic a 13,75% ao ano, a poupança é remunerada pela taxa referencial (TR), atualmente em 0,1511% ao mês (1,83% ao ano), mais uma taxa fixa de 0,5% ao mês (6,17% ao ano). Quando a Selic está abaixo de 8,5%, a atualização é feita com TR mais 70% da taxa básica de juros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/11/2022

CONFIANÇA E COESÃO ECONÔMICA SÃO FUNDAMENTAIS PARA RESULTADOS EM NOVO GOVERNO

Sem união em torno de propósitos comuns, o potencial de solução se torna restrito

Coluna Luiz Carlos Traibuco Cappi

Em todo o mundo, as eleições democráticas oferecem aos países a oportunidade de renovar internamente o clima de confiança necessário para o início de novos ciclos políticos e econômicos. Também o Brasil, com o desfecho da disputa presidencial, poderá experimentar esse tipo de efeito. Todos participamos das escolhas que foram feitas. Agora, um novo quadro representativo terá a responsabilidade de enfrentar os desafios, propor as soluções e obter a necessária credibilidade para construir maiorias em torno de suas metas. Assim é a democracia.

Expectativas positivas são ainda mais importantes num momento em que o mundo navega por graves incertezas, entre elas, riscos de recessão global, uma guerra que não dá sinais de acabar, pressão inflacionária geral e aumento dos juros. A coesão social e a participação de todos os segmentos da sociedade serão decisivas para a superação dos complexos desafios que temos à frente.



Um novo quadro representativo terá a responsabilidade de enfrentar os desafios no governo Foto: Dida Sampaio/Estadão

Um dos pais da moderna teoria econômica, John Maynard Keynes, foi um dos primeiros a apontar a expectativa positiva dos agentes econômicos como elemento-chave para a valorização dos ativos, o aumento do consumo e mais investimentos. O seu livro Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda, publicado em 1936, deu a base teórica para as métricas que, ao longo dos anos, servem para

trazer a valor presente o preço futuro dos ativos, de acordo com a visão que leva em conta a dinâmica futura da curva das taxas.

Um dos artífices dos anos de prosperidade econômica na administração Bill Clinton, nos EUA, o ex-secretário do Tesouro Larry Summers conseguiu definir numa frase o valor intangível da convicção coletiva. “A confiança é a forma mais barata de estímulo econômico”, apontou.

No Brasil, a sensibilidade coletiva sobre temas econômicos é bastante aguçada. Quase trinta anos depois, ainda desfrutamos de uma memória afetiva em relação ao Plano Real. Sem que houvesse confiança da população em seus resultados, o programa não teria prosperado, tal a complexidade dos modelos adotados para a transição de uma moeda inflacionada para outra, zerada da corrosão monetária.

Na atual conjuntura, os indicadores apontam na direção de um razoável conjunto de desafios internos e externos a superar. Sem união em torno de propósitos comuns, o potencial de solução se torna restrito. Abrir mão de interesses individuais e corporativos será fundamental para catalisar a construção de uma agenda positiva para a estabilidade fiscal, passo necessário para abrir espaço aos intensivos investimentos sociais de que necessitamos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/11/2022*

EQUIPE DE TRANSIÇÃO DECIDE APRESENTAR PEC QUE DÁ LICENÇA PARA GASTAR; PROPOSTA SERÁ LEVADA A LULA

Vice-presidente eleito tem reunião com Lula na segunda-feira, 7. Cúpula do futuro governo descarta abrir crédito extraordinário sem passar pelo Congresso antes.

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA - A equipe de transição do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) decidiu adotar o “plano A” e apresentar uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) ao Congresso dando a Lula uma licença para gastar e cumprir as promessas de campanha depois da posse. A decisão foi tomada por integrantes da cúpula de transição com o vice-presidente eleito Geraldo Alckmin em uma reunião neste domingo, 6, em São Paulo.

O texto da PEC da Transição será apresentado a Lula por Alckmin nesta segunda-feira, 7. Estará nas mãos de Lula bater o martelo na terça, 8, quando viaja a Brasília para comandar os trabalhos da transição. A equipe do futuro governo descartou a possibilidade de adotar o “plano B” e abrir um

crédito extraordinário no Orçamento para pagar Bolsa Família de R\$ 600 em 2023 por meio de medida provisória, sem passar pelo Congresso antes. A mudança constitucional também poderá abrir espaço para o governo cumprir a promessa de dar reajuste do salário mínimo acima da inflação.

“A PEC dá mais segurança jurídica e política ao País”, disse o deputado José Guimarães (PT-CE) ao Estadão após a reunião com Alckmin.



O vice-presidente eleito Geraldo Alckmin durante a primeira visita ao Palácio do Planalto em Brasília-DF, para realizar reunião de transição de governo com o ministro chefe da casa civil, Ciro Nogueira (PP). Foto: Wilton Junior / Estadão

A PEC foi criticada por aliados de Lula, incluindo o senador Renan Calheiros (MDB-AL), por forçar o petista a ficar refém do Centrão antes mesmo de tomar posse, pois terá que negociar os votos da PEC com o Congresso imediatamente. Lula se reunirá com o vice-presidente eleito Geraldo Alckmin e integrantes da área econômica da transição na manhã de terça, na sede do Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB). No mesmo dia, ele deve se encontrar com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

Mais cedo, o ministro-chefe da Casa Civil do governo Jair Bolsonaro, Ciro Nogueira, criticou o plano B de Lula. Em mensagem disparada a grupo de senadores, Nogueira criticou a possibilidade de abrir um crédito extraordinário para pagar o Bolsa Família de R\$ 600 em janeiro sem precisar fazer um acordo agora com o Centrão por meio da PEC. O ministro afirmou que o TCU não pode tornar o Poder Legislativo um “órgão acessório” ao TCU “pois feriria a Constituição”. A abertura de um crédito extraordinário foi discutida por ministros da Corte de Contas com a equipe de transição.

A mensagem do ministro foi recebida nos bastidores como tentativa de defender a PEC e forçar Lula a fazer um acordo com o Centrão e apoiar a reeleição do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), no cargo.

Ciro Nogueira comanda o partido de Lira e reassumirá uma cadeira no Senado em janeiro. “Ele vai ficar até o último dia atirando, mas para nós é indiferente”, disse o deputado Enio Verri (PT-PR), que comanda a bancada do PT na Comissão Mista de Orçamento (CMO), ao comentar a mensagem do chefe da Casa Civil.

Articuladores do governo Bolsonaro ainda resistem a apoiar a PEC da Transição e querem estabelecer condições para a medida. Uma delas é definir um valor fixo de gasto extra que Lula terá em 2023. “Não conheço quem é o ministro da Economia que vai avalizar, não conheço a proposta, nem os valores”, disse o líder do governo no Senado, Carlos Portinho (PL-RJ). “Sem ministro, sem proposta, sem valores, sem conversa.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/11/2022

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

SLC FECHOU O 3º TRIMESTRE COM PREJUÍZO DE R\$ 78,3 MILHÕES

Receita líquida chegou a R\$ 1,353 bilhão no período, com aumento de 43%

Por Paulo Santos, Valor — São Paulo

A SLC Agrícola fechou o terceiro trimestre deste ano com prejuízo de R\$ 78,3 milhões, ante um lucro de R\$ 113,7 milhões obtido em igual período do ano passado, incluindo os negócios da Terra Santa Agro que foram incorporados.

Em comunicado ao mercado divulgado na sexta-feira, a companhia atribuiu o resultado “ao reconhecimento da Variação e Realização do Valor Justo dos Ativos Biológicos, reflexo da queda de produtividade do algodão e do aumento da despesa financeira líquida”.



Fazenda Perdizes, da SLC, localizada em Porto dos Gaúchos (MT) — Foto: Foto: Divulgação

No terceiro trimestre, a receita líquida chegou a R\$ 1,353 bilhão, avanço de 43%, com destaque para o maior volume faturado de algodão e soja e incremento do preço unitário faturado para todas as culturas. Já o lucro antes de juros, impostos, depreciação e

amortização (Ebtida) ajustado foi de R\$ 377,8 milhões com crescimento de 14,3% ante o terceiro trimestre de 2021 e margem de 27,9%.

A dívida líquida ajustada da companhia encerrou o terceiro trimestre de 2022 em R\$ 3,095 bilhões, um incremento de R\$ 702,4 milhões em relação ao fechamento de 2021. “A dívida líquida foi impactada principalmente pelo aumento na Necessidade de Capital de Giro, oriunda do volume de pagamentos dos insumos agrícolas da safra 2021/22. Cabe salientar que o aumento do endividamento nesse período do ano é esperado considerando o ciclo financeiro do negócio”, destacou a SLC.

A relação dívida líquida/Ebitda ajustado registrou queda em relação ao fechamento de 2021, passando de 1,42 vez, no fim de 2021, para 1,02 vez no terceiro trimestre de 2022.

Janeiro a setembro

Nos nove primeiros meses deste ano, a SLC fechou com um lucro de R\$1,204 bilhão, 37,9% a mais que no mesmo período de 2021, com margem líquida de 22,2%. A receita líquida, por sua vez, bateu recorde, chegando a R\$ 5,427 bilhões, contra R\$ 3,413 bilhões de janeiro a setembro de 2021.

No acumulado deste ano até setembro, o Ebtida ajustado também atingiu valor inédito de R\$ 2,457 bilhões, crescimento de 89,8% na comparação anual e aumento de 45,3% na margem Ebitda ajustada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/11/2022

UBS VAI PARA RECIFE E GOIÂNIA EM BUSCA DOS NOVOS MILIONÁRIOS

Agronegócio e tecnologia explicam movimento de expansão local do banco suíço

Por Bloomberg



Sylvia Coutinho, do UBS: maioria dos bancos nunca explora muito o interior — Foto: Claudio Belli/Valor BANCO DO BRASIL

O UBS está se expandindo para além dos maiores centros urbanos no Brasil em busca dos milionários criados pelo rápido crescimento nos setores de agronegócio e tecnologia.

O banco suíço planeja abrir um escritório de gestão de fortunas na cidade de Goiânia, no Centro-Oeste, capital do que é conhecido como o “Texas brasileiro” por causa de suas semelhanças com o Estado americano rico em fazendas. Outro escritório será inaugurado ainda neste mês em Recife, cidade litorânea do Nordeste que está se tornando um polo tecnológico.

“A maioria dos bancos nunca explora muito o interior”, disse Sylvia Coutinho, presidente do UBS no Brasil e chefe de wealth management na América Latina, em entrevista em São Paulo. “O agronegócio cresceu significativamente no Brasil mesmo nos períodos nos quais o PIB encolheu, e a maioria dos empresários do setor são exportadores, protegidos em dólar, e estão se beneficiando do aumento dos preços das commodities”, disse Sylvia, que, além de ter feito um MBA, é formada em engenharia agrícola e fez pós-graduação em economia agrícola.

Os números do private banking no país mostram por que o UBS está indo para o interior. Enquanto o mercado geral cresceu 5,2%, para R\$ 1,87 trilhão sob gestão este ano até setembro, no Centro-Oeste o crescimento foi de 22%, para R\$ 54,6 bilhões, segundo a Anbima, a associação de mercado de capitais.

Enquanto os maiores bancos do Brasil estão se expandindo em private banking, outros, incluindo J.P. Morgan Chase e BNP Paribas, abandonaram totalmente o mercado local no Brasil, decidindo que não tinham a escala necessária para serem lucrativos.

O UBS tem outra vantagem na luta por clientes ricos: uma parceria com o estatal Banco do Brasil para banco de investimento na América do Sul e corretagem no Brasil. O Banco do Brasil é o maior credor do país de empresas dos agronegócios e tem profundo relacionamento com os empresários do setor.

O UBS tem 1.300 funcionários dedicados a 50 mil clientes de private banking da América Latina, incluindo 570 assessores de investimento. Seu negócio de wealth management atualmente possui escritórios em São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba.

O Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio brasileiro cresceu 24% em 2020 e 8,4% no ano passado, segundo o Cepea, centro de estudos econômicos da Esalq, a escola agrícola da Universidade de São Paulo (USP). No primeiro semestre deste ano, teve contração de 2,5% devido à alta dos preços dos insumos. Toda a cadeia do agronegócio representa cerca de um quarto do PIB brasileiro, segundo o Cepea.

O Brasil espera uma safra recorde este ano, produzindo mais de 300 milhões de toneladas de grãos pela primeira vez, de acordo com Ronaldo Patah, diretor de investimentos do UBS Wealth Management no Brasil. Esse número deve crescer mais 8% no próximo ano, disse Patah.

Os preços da terra estão subindo vertiginosamente junto com a produção de grãos, e investidores ricos estão interessados em adquirir fazendas — principalmente para pastagens — e transformá-las em fazendas agrícolas, segundo Sylvia.

Alguns dos ganhos recentes do setor são decorrentes da invasão da Ucrânia pela Rússia, que destruiu terras agrícolas e máquinas, juntamente com colheitas, e limitou o acesso do país a portos para exportação. Mas um aumento mundial nos preços dos fertilizantes prejudicou os produtores brasileiros. A China também vem comprando mais grãos brasileiros à medida que o dólar se fortalece e o país visa reduzir a dependência da produção dos EUA.

A área de banco de investimento do UBS também pode ganhar com a abertura do escritório em Goiânia.

“Em todo o setor, existem muitas estratégias de investimento que giram em torno do agronegócio”, disse Sylvia, apontando em particular para títulos de dívida isentos de impostos e fundos que comprem esses títulos. Todo um mercado de capitais está sendo desenvolvido, e fortemente ligado às finanças verdes, segundo a executiva do UBS.

“O Brasil tem os ativos ambientais mais valiosos do mundo e deve se tornar um líder global em finanças verdes”, disse Sylvia.

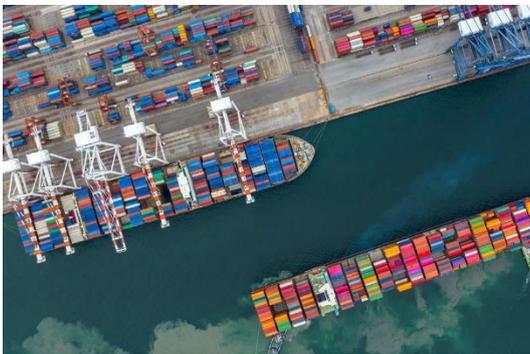
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 07/11/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

QUASE 50% DAS CARGAS NA CABOTAGEM SÃO TRANSPORTADAS VIA MERCADO FEEDER

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 07/11/2022 - 20:45



Arquivo/Divulgação

Estudo apresentado pela Antaq aponta que serviço feeder e cabotagem 'pura', apresentaram crescimento constante, com cargas feeder variando entre 38% e 44% das cargas transportadas na cabotagem entre 2017 e 2021

Um estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concluiu que, tanto serviço feeder quanto a cabotagem pura, apresentaram crescimento constante desde 2017 no Brasil, com as cargas feeder variando entre 38% e 44% das cargas transportadas na cabotagem entre 2017 e 2021. A publicação confirmou que o complexo portuário de Santos, compreendendo os terminais do porto organizado e o terminal de uso privado (TUP) da DP World Santos, é o maior ou o único hub port brasileiro, concentrando 65,83% de toda a carga feder, como origem ou destino nacional.

“Quase metade das cargas na cabotagem são transportadas via mercado feeder. Será importante quando conseguirmos quantificar os dados do setor”, comentou o gerente de desenvolvimento e estudos da Antaq, José Gonçalves Moreira Neto, durante o webinar ‘Quantificação do mercado feeder na cabotagem brasileira’, promovido pela agência na última quinta-feira (3), em Brasília.

A Gerência de Desenvolvimento e Estudos da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade (GDE/SDS) da Antaq identificou que as empresas que realizam a navegação de longo curso tendem a utilizar empresas brasileiras de navegação (EBNs) coligadas, ou do mesmo grupo societário, para realizarem o serviço feeder no Brasil.



Os técnicos da Antaq concluíram que o serviço feeder ajuda a manter a frequência da cabotagem na medida que aumenta a confiabilidade no mercado doméstico, sobretudo com a utilização da multimodalidade e da oferta de serviços porta-a-porta pelas empresas de navegação.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2022

EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA TÊM RECEITA DE US\$ 1,225 BILHÃO EM OUTUBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/11/2022 - 20:36

As vendas externas de carne bovina alcançaram US\$ 1,225 bilhão no mês de outubro de 2022, resultado 126% maior em relação ao mês de outubro de 2021 (US\$ 541,6 milhões), quando as vendas para a China estavam suspensas. O volume total exportado no mês foi de 234 mil toneladas, crescimento de 116% em relação a outubro do ano anterior (108,6 mil ton.).

No acumulado de janeiro a outubro, as exportações totais do produto cresceram 42% em receita, passando de US\$ 8,009 bilhões em 2021 para US\$ 11,37 bilhões em 2022, e 23% em volume (1,61 milhões de toneladas em 2021 para 1,985 milhões de ton. em 2022). O crescimento das vendas de carne bovina no ano reflete parcialmente o aumento dos preços médios praticados em 2022, que foi de US\$ 5.727,63/ton. (+15,2%).

Vale ressaltar, contudo, que os preços médios de exportação iniciaram tendência de queda a partir de junho/2022, quando alcançaram US\$ 6.490,28/ton., acumulando queda de 19,4% em 4 meses. No caso da China, maior comprador da carne bovina brasileira, os preços médios de exportação passaram de US\$ 7.311/ton. em junho de 2022 para US\$ 6.100 em outubro de 2022 (-16,6%). As informações são da Associação Brasileira de Frigoríficos (ABRAFRIGO), a partir de dados da Secretaria de Comércio Exterior, do Ministério da Economia, compilados pela entidade.

Neste ano, até outubro, a China proporcionou uma receita de importações de US\$ 6,981 bilhões, contra US\$ 3,875 bilhões no mesmo período em 2021. A movimentação foi de 1.054.281 toneladas de carne bovina, enquanto que, no mesmo período de 2021, as importações foram de 721.994 toneladas. No ano passado, a China representava 48,4% das vendas de carne bovina brasileira ao exterior e, neste ano, já representa 61,4%. Isso sem contar mais 82.350 ton. de Hong Kong que proporcionaram US\$ 290,3 milhões de receitas.

Na segunda posição entre os 20 maiores importadores até outubro, as aquisições dos Estados Unidos possibilitaram uma receita de US\$ 819,4 milhões (+ 19,9%), comprando 158.475 toneladas em 2022, contra 95.758 toneladas em 2021. O Egito proporcionou uma receita de US\$ 344,2 milhões, (+70,7%) e elevou suas aquisições de 51.145 toneladas para 90.329 toneladas neste ano, ficando no terceiro lugar. O Chile ficou em quarto lugar entre os 20 maiores importadores, com uma receita de US\$ 322,3 milhões (-28%) e queda de 88.062 toneladas movimentadas em 2021 para 63.391 toneladas em 2022.

Na quinta posição veio Hong Kong, com uma receita de US\$ 290,3 milhões (-61,3%) e queda nas importações de 194.838 toneladas para 82.350 toneladas. As Filipinas proporcionaram uma receita de US\$ 246,1 milhões (+ 49,5%) e aumentaram suas importações de 39.336 toneladas para 54.744 toneladas, ficando na sexta posição. No total, 112 países aumentaram suas importações enquanto que outros 52 reduziram suas compras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2022

TECON SALVADOR INICIA EXPORTAÇÃO DE CARNE PARA A RÚSSIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/11/2022 - 20:22



Operação no porto da capital da Bahia abre nova opção para escoamento de proteína animal na exportação brasileira

A Wilson Sons, por meio do Tecon Salvador, deu início à operação de exportação de carne bovina para a Rússia. O embarque no porto da capital baiana ocorreu em outubro e teve como destino a cidade de São Petersburgo. Neste primeiro embarque, o volume que está sendo exportado é de 28 toneladas. Há novos embarques previstos para as próximas semanas.

A carne bovina exportada foi produzida na cidade de Janaúba, em Minas Gerais. Atualmente, o Brasil possui a liderança como maior exportador de carne bovina do mundo, superando países como Austrália, Estados Unidos e Índia. Este ano, o país deverá responder por 22% das exportações globais de carne bovina, segundo dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos.

A importação de carnes bovinas e suínas do Brasil para a Rússia voltaram a ser permitidas em 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/11/2022

PORTO DE SANTOS RECEBE REUNIÃO DE ALINHAMENTO DA OPERAÇÃO RELIQUA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/11/2022 - 20:19



Até o dia 16 de novembro, operação coordenada pelo Ibama fiscalizará armazenagem de produtos perigosos e cargas abandonadas

A Santos Port Authority (SPA) sediou nesta segunda-feira (7) a reunião de alinhamento da Operação Reliqua 2022, coordenada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A atividade tem como objetivo a fiscalização das operações e armazenamento de produtos perigosos e cargas abandonadas no Porto de Santos. A vistoria será realizada até 16 de novembro em 42

terminais do porto organizado, dez empresas fora da área de jurisdição da SPA e em instituições do polo industrial de Cubatão.

Nesta terceira edição da Operação Reliqua, representantes do Ibama de outros portos brasileiros participarão das atividades, a fim de multiplicarem essa experiência nos portos onde atuam.

O diretor de Infraestrutura da SPA, Afrânio Moreira, destacou que a meta é aprimorar sempre as condições de segurança de manuseio e acondicionamento de cargas perigosas no complexo portuário de Santos, reduzindo-se, cada vez mais, o número de autuações por desconformidade com as normas existentes.

A chefe do Ibama em Santos, Ana Angélica Alabarce, comentou que a Operação Reliqua foi apresentada na Organização das Nações Unidas (ONU) no ano passado e frisou que se trata de uma importante ferramenta para garantir à sociedade que as operações e armazenamento de cargas perigosas no complexo portuário de Santos ocorram em condições seguras.

Integrantes do Ibama, da SPA, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Capitania dos Portos de São Paulo, do Exército Brasileiro, da Receita Federal, do Corpo de Bombeiros, da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e de órgãos municipais de Santos integram as quatro equipes que atuarão na fiscalização dos terminais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2022

ANALISTAS ACOMPANHAM SINALIZAÇÕES SOBRE POLÍTICAS PARA PETROBRAS NO PRÓXIMO GOVERNO

Por Bianca Guilherme INDÚSTRIA NAVAL 07/11/2022 - 20:09



Arquivo/Divulgação

Com início da transição, aumenta interesse do setor sobre diretrizes para a companhia a partir de 2023 em questões como: agenda de leilões, preços de combustíveis, privatização, venda de ativos e conteúdo local

As políticas da Petrobras a partir de 2023 estão entre os principais pontos de atenção na pauta econômica e que serão discutidos no processo de transição entre os governos Jair Bolsonaro (PL) e Luiz Inácio

Lula da Silva (PT), que foi iniciado oficialmente nesta segunda-feira (7). Considerando o histórico das gestões petistas, as mudanças no marco regulatório a partir de 2016, ainda no governo Michel Temer (MDB), bem como as sinalizações dadas durante a campanha eleitoral, especialistas ouvidos pela Portos e Navios tentam enxergar quais serão as diretrizes para a companhia nos próximos quatro anos. Ainda pairam dúvidas em questões como: agenda de leilões, preços de combustíveis, privatização, venda de ativos e conteúdo local.

Um dos primeiros conflitos de políticas já ocorreu na última quinta-feira (3), quando a estatal divulgou seus resultados trimestrais e um novo pagamento de dividendos, no montante de R\$ 43 bilhões, o que foi duramente criticado por Gleisi Hoffmann, presidente do PT: "Passada a eleição, volta a sangria na Petrobras. Estão preparando a distribuição de R\$ 50 bilhões em dividendos. Não concordamos com essa política que retira da empresa sua capacidade de investimento e só enriquece acionistas. A Petrobras tem de servir ao povo brasileiro", escreveu em seu Twitter.

Especialistas observam que, em seu plano de governo, Lula promete ser uma forte oposição à privatização e fazer parte da transição para uma nova política de preços dos combustíveis e do gás, que considere os custos nacionais e que seja adequada à ampliação dos investimentos em refino e distribuição.

O sócio-diretor da Leggio Consultoria, Marcus D'Elia, teme que a estatal tenha um retrocesso na privatização e venda de ativos da companhia. "Acredito que não haverá privatização de outras refinarias da Petrobras e a gente ainda pode ter dificuldade de finalizar os processos que estão em andamento", avaliou o consultor, especializado na área de petróleo e gás e infraestrutura.

Para D'Elia, a frequência dos leilões só é esperada em 2026. Nesse intervalo entre 2023 e 2025, o mercado acredita que possam ocorrer mudanças graduais, principalmente em relação ao conteúdo local. Com base nos governos anteriores, a expectativa é que possa haver um hiato, ou seja, vários anos sem leilões de novos blocos.

"Tivemos um hiato que prejudicou o crescimento da produção nacional de petróleo, interrompeu o crescimento que vinha acontecendo e isso pode vir a ocorrer novamente. Apesar de não sabermos quem será o ministro (Minas e Energia), as primeiras notícias da pessoa que está sendo avaliada



para o cargo da presidência da Petrobras, mostram que o PT quer direcionar a empresa para a transição energética, o que significa diminuir o apetite pela exploração e produção", comentou.

Sob a gestão de Lula, o senador Jean-Paul Prates (PT) tem sido um dos nomes mais cotados para presidir a Petrobras. Para o sócio-diretor da Leggio Consultoria, o fato do possível candidato ser um político é um sinal de retrocesso. "A gente vê uma situação análoga ao que já tivemos nos 14 anos anteriores: políticos à frente da empresa e uma visão de uso da Petrobras em prol de interesses políticos do governo", apontou D'Elia.

O economista e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Mauro Osório, vê como positiva a proposta do novo governo em agregar valor internamente. Segundo Osório, o atual governo estava com uma Petrobras focada em extrair petróleo cru e exportar e, para a próxima gestão, a ideia é ser integrada, buscando agregar valor do petróleo dentro do país.

"Só se descobriu o pré-sal, porque a Petrobras investiu o tempo todo em tecnologia. Ela é uma empresa de capital nacional, voltada para as especificidades do Brasil, buscando entender a realidade geológica brasileira, ou seja, uma empresa multinacional não teria o mesmo êxito, por conta da estratégia de investimento. Isso não vem de um governo, é uma estratégia da Petrobras desde a sua fundação. Na verdade, a ideia é voltar à veia histórica da empresa. Com isso, gerando mais emprego, renda e autonomia tecnológica", afirmou o professor.

Em seu programa de diretrizes, Lula indicou que "os ganhos do pré-sal não podem se esvaír por uma política de preços internacionalizada e dolarizada: é preciso abasileirar o preço dos combustíveis e ampliar a produção nacional de derivados, com expansão do parque de refino". Além disso, Osório acredita que, a partir de 2023, a Petrobras terá novos programas de estímulo à indústria e à construção naval.

O economista defende que o Brasil precisa se reindustrializar, considerando que é um país com mais de 200 milhões de habitantes e de dimensões continentais. Osório ressaltou que 60% dos fornecedores da Petrobras estão fora do Brasil e 75% estão fora do estado do Rio de Janeiro. "O que isso significa?! Isso tudo é emprego que está deixando de ser gerado no país. Estamos com problemas de pouca receita para manter o auxílio emergencial no ano que vem e como você amplia a receita sem aumentar imposto? Ampliando quem pode pagar, ampliando o número de empresas, diversificando a estrutura produtiva", sugeriu.

Segundo reportagem publicada pela Folha de São Paulo, um grupo liderado pelo ex-ministro Aloizio Mercadante, vem discutindo retomar investimentos, com mais atenção à transição energética. O presidente eleito também tem defendido a retomada dos investimentos em refino e de contratações junto à indústria naval brasileira. Confira, alguns dos principais pontos que estão no plano de governo de Luiz Inácio Lula da Silva sobre o setor de energia:

- Preservação do regime de partilha da produção do pré-sal, no qual o governo tem direito a parcela do petróleo produzido;
- Forte oposição à privatização;
- Atuação também em segmentos que se conectam à transição ecológica e energética, como gás, fertilizantes, biocombustíveis e energias renováveis;
- Plano estratégico orientado para a segurança energética, a autossuficiência nacional em petróleo e derivados, a garantia do abastecimento de combustíveis no país;
- Transição para nova política de preços dos combustíveis e do gás, que considere os custos nacionais e que seja adequada à ampliação dos investimentos em refino e distribuição e à redução da carestia;
- Estatal voltando a ser empresa integrada de energia, investindo em exploração, produção, refino e distribuição.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2022

LOCALFRIO INVESTE CERCA DE R\$ 50 MILHÕES EM NOVO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO EM ITAJAÍ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/11/2022 - 13:51



Localfrio - unidade Suape

Espaço contará com 7,4 mil metros quadrados dedicados à operação de armazenamento

A Localfrio, empresa de logística integrada, está investindo cerca de R\$ 50 milhões em um novo centro de distribuição em Itajaí (SC). O espaço contará com 7,4 mil metros quadrados dedicado à operação de armazenamento. Este será o segundo CD da companhia no município, que agora contabiliza mais de 10 mil metros quadrados

disponíveis na região. Os investimentos destinados para o novo CD estão previstos para os próximos quatro anos.

“Estamos ampliando nossa capacidade investindo em um novo CD em Itajaí. O investimento está alinhado ao nosso planejamento estratégico, visando ampliar nosso portfólio de serviços e verticalizar cada vez mais nossa participação junto aos clientes. (...) É um centro totalmente capaz de atender às mais variadas operações logísticas e cumpre com a demanda de nossos clientes e de oferecer a eles soluções completas e que agreguem valor à sua cadeia logística”, explica Piero Simione, diretor comercial da Localfrio.

A companhia acredita que o novo terminal atinja 100% de sua capacidade de armazenamento no primeiro semestre de 2023. O CD deve incrementar em 20% o faturamento da Localfrio em Santa Catarina. A estimativa é de que importadores e indústria sejam os maiores usuários desse tipo de armazém.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2022

SINDIADUBOS PREVÊ REDUÇÃO DE 30% NA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES NOS PORTOS PARANAENSES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/11/2022 - 12:45



O Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas do Paraná (Sindiadubos) prevê uma redução de 30% na descarga de fertilizantes pelos portos do Paraná até o final deste ano. A entidade estima também queda nas entregas anuais — comercializadas e enviadas aos produtores — que pode variar de 9,4% a 16,5%.

Porto de Ponta do Felix

Em um cenário de redução de 10% na importação, entre os meses de agosto a dezembro deste ano, a queda no ano será de 9,4% na entrega e o estoque final chegaria a 9,13 milhões de toneladas armazenadas sem comercialização. O volume é 41% maior do que havia em estoque no mesmo período do ano passado.

Já em uma projeção de redução na entrega ao agricultor de 25%, cerca de 12,3 milhões de toneladas do produto ficariam armazenadas. Neste cenário, o balanço final de percentual de 91% a mais de produto em estoque, no comparativo de 2021 com 2022.

Os diferentes cenários de queda foram apresentados para representantes do setor produtivo e empresários que atuam no ramo de fertilizantes e participaram, na última semana, em Curitiba, de simpósio promovido pela entidade. O evento contou com mais de 600 participantes do Brasil e de outros países como China, Rússia e Canadá.

De acordo com o presidente do Sindiadubos, Aluísio Schwartz Teixeira, as projeções foram realizadas com base em dados até o mês de julho divulgados pela Associação Nacional para Difusão de Adubos (Anda) e no cenário atual de compra e entrega do produto aos agricultores.

"Tivemos um ano atípico, com um alto volume de importação. Com isso, os agricultores antecipam a compra do produto que encontra-se armazenado, ocasionando uma queda na importação e na entrega do produto até o final do ano", afirmou Aluísio. Segundo ele, o mercado está se ajustando e com a redução nos estoques, o equilíbrio acontecerá a partir do fim do ano.

O Brasil comprou um volume recorde de adubos em 2022. A medida teve como objetivo 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. Os Portos do Paraná são a principal porta de entrada dos adubos no país, 30% do produto chegam por Paranaguá e Antonina.

A Fortesolo, operadora portuária especializada em descarga e armazenagem de fertilizantes em Paranaguá, trabalha para ampliar a sua infraestrutura de armazenagem. Para os próximos meses, a expectativa é aumentar em 45% a capacidade dos armazéns, passando de 227 mil toneladas para 327 mil toneladas. "Estamos crescendo em capacidade de armazenagem para atender o mercado", destaca o presidente da Fortesolo, Marco Ghidini.

Já o Porto Ponta do Félix, localizado em Antonina, Litoral do Paraná, também investe na ampliação da capacidade estática, de 310 mil toneladas para 545 mil toneladas. O terminal conta ainda com um entreposto aduaneiro, que ocasionou na primeira reexportação de fertilizantes do país.

Devido aos altos estoques, bem como a queda registrada nos preços dos fertilizantes, principalmente fósforo e potássio, a reexportação foi uma estratégia encontrada pelo setor. Isso porque o entreposto possibilita a suspensão do pagamento de tributos, sob controle fiscal, já que em recinto alfandegado a carga permanece sob propriedade do exportador, sem que tenha sido importada e nacionalizada.

No mês de outubro o porto reexportou 40,4 mil toneladas de fertilizantes em duas operações, uma delas para os Estados Unidos e outra para a Jordânia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2022

CODERN PEDE R\$ 41 MILHÕES À BANCADA DO RN

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/11/2022 - 12:36



O presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Carlos Eduardo da Costa Almeida, pleiteou à bancada estadual recursos das emendas impositivas a que têm direito. O pedido foi feito na sexta-feira (4). A companhia pede R\$ 41 milhões, dos quais R\$ 16 milhões para cobrir aditivo de obras em andamento no Terminal Salineiro de Areia Branca. Os pagamentos são da responsabilidade da Codern, empresa não dependente e impossibilitada por questões orçamentárias de receber novos recursos do Tesouro Nacional.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 142/2022
Página 62 de 62
Data: 07/11/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Outros R\$ 25 milhões são para obras no Porto de Natal, que vão proporcionar melhorias na infraestrutura, facilitando a atração de novos clientes, otimizando a movimentação portuária e contribuindo para o desenvolvimento econômico do Estado do Rio Grande do Norte.

O encontro ocorreu no Centro de Convenções e contou com as presenças da governadora Fátima Bezerra, do prefeito Álvaro Dias e de prefeitos da região, além de lideranças políticas e reitores das universidades públicas.

“Os Portos são estratégicos para o crescimento do estado. Queremos chamar a atenção e pedir o apoio dos nossos parlamentares, principalmente, para o Porto-Ilha, que foi arrendado, e precisamos finalizar as obras que ficaram sob a responsabilidade da Codern. O Porto de Natal também merece um olhar de todos, pelo potencial que existe e por ser fundamental quando se fala em desenvolvimento”, afirmou Costa Almeida, que mencionou ainda a necessidade da implantação de defesas na ponte Newton Navarro, de responsabilidade do estado. A ausência do equipamento atualmente impede a passagem de navios no período noturno.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/11/2022



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: 07/11/2022