

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 113/2022
Data: 09/09/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE DEFESA DO TRABALHO PORTUÁRIO EM SANTOS.....	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	4
COM SÃO PAULO, VENDA DIGITAL DE VEÍCULOS PELA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO CHEGA A 15 ESTADOS.....	4
PERÍODO DE INSCRIÇÕES PARA CURSOS DE FORMAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DE AGENTES DE TRÂNSITO É PRORROGADO.....	5
ARTIGO DE SERVIDORES DO MINFRA SOBRE FREE FLOW É PREMIADO EM CONGRESSO DA ABCR.....	5
PROJETO DE CONCESSÃO DA RIO-BH É PROTOCOLADO NO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO.....	5
OBRAS DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE AVANÇAM E SÃO VISTORIADAS PELO MINFRA.....	6
CONSULTA PÚBLICA SOBRE PLANOS SETORIAIS DE TRANSPORTE É PRORROGADA.....	7
BR-153, EM URUÇU (GO), TEM NOVO PONTO DE PARADA E DESCANSO PARA CAMINHONEIROS.....	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DE EVENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA.....	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	8
EDITORIAL – INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS, AÇÃO ESTRATÉGICA.....	8
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	9
<i>Celulose</i>	9
<i>Direito Portuário 1</i>	9
<i>Direito Portuário 2</i>	9
<i>Energia</i>	9
CENTRO-OESTE - MINISTRO DA INFRAESTRUTURA FAZ VISTORIA EM OBRAS DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE.....	10
NACIONAL - PLANOS SETORIAIS TERÃO INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS COMO BASE, DIZ SECRETÁRIO.....	11
REGIÃO SUDESTE - NOVO LEILÃO PARA CONCESSÃO DA BR-101 NO ES DEVE SAIR EM 2024.....	13
REGIÃO SUDESTE - RELICITAÇÃO DA BR-101/ES/BA ESTÁ EM ANÁLISE NA ANTT.....	14
REGIÃO NORDESTE - RN ANUNCIA LOCAL PARA A CONSTRUÇÃO DO PORTO INDÚSTRIA OFFSHORE.....	15
PORTUGAL - AVIAÇÃO CIVIL EM MADEIRA REGISTRA MOVIMENTO ACIMA DO PERÍODO PRÉ-PANDÊMICO.....	17
PORTUGAL - GOVERNO PORTUGUÊS APROVA INVESTIMENTO NO PORTO DE SINES PARA RECEBER E EXPEDIR GÁS NATURAL.....	18
NACIONAL – VITRINE - PARA OS EVENTOS QUE FAZEM A DIFERENÇA.....	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	20
NOVAS REGRAS SOBRE ACESSO A TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS ENTRAM EM VIGOR EM OUTUBRO.....	20
SAFRA RECORDE ABASTECERÁ PAÍS E GARANTIRÁ EXPORTAÇÃO.....	21
JORNAL O GLOBO – RJ.....	22
MINISTROS DA UE QUEREM INTERVENÇÃO PARA ESTANCAR CRISE ENERGÉTICA.....	22
‘NÃO HÁ DÚVIDA SOBRE O AQUECIMENTO GLOBAL E ESSA AGENDA VAI ABRIR OU FECHAR MERCADOS’, DIZ PRESIDENTE DA ABIMAQ.....	23
COM CORTE DE GÁS RUSSO E SOB RISCO DE RACIONAMENTO, EUROPA ESTOCA COMBUSTÍVEL EM ALTO-MAR.....	24
‘TRANSIÇÃO PARA AGRICULTURA ORGÂNICA NO BRASIL TERIA IMPACTO GLOBAL’, DIZ ESPECIALISTA.....	25
MERCADO DE CARRO ELÉTRICO AVANÇA, MAS PREÇO E INFRAESTRUTURA DE RECARGA SÃO ENTRAVES.....	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	31
GOVERNO LIBERA R\$ 1,7 BILHÃO DO ORÇAMENTO SECRETO APÓS DECRETO DE BOLSONARO.....	31
BTG PACTUAL FAZ OFERTA POR ATIVOS DA MMX, MAS DESAGRAVA TANTO A EIKE QUANTO A CREDORES.....	33
PETRÓLEO SOBE 3,89% COM DÓLAR ENFRAQUECIDO.....	33
CHINA, O GIGANTE COM A CONFIANÇA ABALADA.....	34
GOVERNO ESTUDA NOVO MODELO DE LEILÃO DE RODOVIA PARA BARATEAR PEDÁGIO.....	37
VALOR ECONÔMICO (SP).....	38
COMPRADORES ESTOCAM GÁS NATURAL NO MAR ANTES DO INVERNO EUROPEU.....	38
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CAI 15% EM AGOSTO.....	39
MINISTÉRIO DA ECONOMIA E BANCO MUNDIAL VÃO PROMOVER ESTUDO PARA MAPEAR INFRAESTRUTURA 4.0 NO BRASIL.....	39
USINAS JÁ FIXARAM PREÇO DE EXPORTAÇÃO DE 31% DA PRÓXIMA SAFRA DE AÇÚCAR.....	40



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 113/2022
Página 3 de 47
Data: 09/09/2022
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping@mercoshipping.com.br

AGÊNCIA BRASIL - DF	40
ASSINADA LEI QUE AUTORIZA DRAWBACK PARA COMPRA DE SERVIÇOS	41
PORTAL PORTOS E NAVIOS	42
ACELEN FECHA PARCERIA COM RAÍZEN PARA FORNECIMENTO DE BUNKER	42
PETROBRAS PRORROGA PRAZO PARA INTERESSADOS NA AQUISIÇÃO DE ATIVOS NA BACIA POTIGUAR	42
PETROBRAS ENCERRA PROCESSO DE VENDA DO CAMPO DE ALBACORA E PLANEJA INVESTIMENTOS NO ATIVO	43
REPASSES DO FMM APRESENTAM CRESCIMENTO EM 2022	43
ESTALEIROS DEFENDEM AMPLIAÇÃO DE AGENTES FINANCEIROS DO FMM	44
SISTEMAS INTELIGENTES MELHORAM GESTÃO EM PORTOS E SETOR MARÍTIMO	45
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	47
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	47



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTE DEFESA DO TRABALHO PORTUÁRIO EM SANTOS

Reunião foi convocada pela Comissão de Assuntos Portuários, Marítimos, Indústria e Comércio da Câmara

Por: Rafael Motta e equipe

Está marcada para dia 16, às 19 horas, no auditório da Câmara de Santos, uma audiência pública que terá como tema a defesa do trabalho portuário para matriculados, cadastrados e registrados.

A reunião foi convocada pela Comissão de Assuntos Portuários, Marítimos, Indústria e Comércio da Casa. É presidida pelo vereador Chico Nogueira (PT), tem como vice José Teixeira Filho, o Zequinha Teixeira (PP), e Fábio Duarte (Pode) como terceiro membro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/09/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

COM SÃO PAULO, VENDA DIGITAL DE VEÍCULOS PELA CARTEIRA DIGITAL DE TRÂNSITO CHEGA A 15 ESTADOS

Já foram realizadas mais de 36 mil transações com o uso da funcionalidade, lançada em março de 2022

Moradores do estado de São Paulo já podem realizar a transação comercial de automóveis sem necessidade de reconhecer firma ou assinar contrato em papel, com a assinatura digital do gov.br e biometria facial, com outras 14 unidades da Federação por meio do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT).

Lançada em março de 2022, a funcionalidade da CDT é iniciativa conjunta entre Ministério da Infraestrutura; Ministério da Economia (ME); Serpro, empresa de TI do Governo Federal, e departamentos de trânsito locais. Desde que entrou em operação até agosto, foram realizadas mais de 36 mil vendas digitais de carros, motos, vans, caminhões e outros veículos pelo país.

A funcionalidade da CDT permite a assinatura digital da Autorização para Transferência de Propriedade de Veículos (ATPV-e) pelo vendedor e comprador, a partir da comunicação automática da venda por meio do aplicativo CDT (App Store e Google Play), após a autorização do Detran de registro do veículo. O processo dispensa a necessidade de reconhecer firma ou realizar contrato em papel.

Segurança

A transação tem alto nível de segurança, exigindo a autenticação de quem tem conta prata ou ouro na plataforma gov.br e a biometria facial para a assinatura digital. Para consolidar a venda, o novo proprietário precisa apenas ir ao departamento de trânsito local para fazer a vistoria e realizar a transferência do veículo.

Além de São Paulo, já aderiram à venda digital Acre, Ceará, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Pará, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia, Roraima, Rio Grande do Sul e Sergipe. A tecnologia está disponível para veículos com documentação emitida



a partir de 4 de janeiro de 2021, quando o antigo Documento Único de Transferência (DUT) foi substituído pelo ATPV-e.

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

Data: 09/09/2022

PERÍODO DE INSCRIÇÕES PARA CURSOS DE FORMAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DE AGENTES DE TRÂNSITO É PRORROGADO

Parceria da Senatran com a Polícia Rodoviária Federal atenderá profissionais de municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito

Foram prorrogadas as inscrições para os cursos de formação (CFAT) e de atualização (CAAT) de agentes de trânsito dos municípios brasileiros integrados ao Sistema Nacional de Trânsito. A adesão aos cursos pode ser realizada até 19 de setembro.

Os cursos são organizados pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) em parceria com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). São ofertadas 210 vagas, sendo 105 por curso. Além disso, as autoridades máximas de trânsito de cada estado terão direito a quatro vagas; o Distrito Federal contará com uma.

Participe

Para mais informações sobre as aulas e se inscrever, basta acessar o link: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/senatran/agentes-de-transito>.

A carga horária do CFAT é de 144 horas na modalidade ensino à distância e 56h na modalidade presencial; já o CAAT tem 32 horas presenciais. As despesas com diárias e passagens dos candidatos selecionados para o CFAT e CAAT ocorrerão por conta do órgão máximo de trânsito da cidade. Não há custo de inscrição ou taxas relativas à prestação dos serviços, mas as despesas de locomoção e hospedagem devem ser custeadas pelos órgãos municipais de trânsito.

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

Data: 09/09/2022

ARTIGO DE SERVIDORES DO MINFRA SOBRE FREE FLOW É PREMIADO EM CONGRESSO DA ABCR

Trabalho aborda um estudo de caso sobre a implantação de modelo BR-101/SC

O artigo “Free-Flow na concessão da BR-101/SC: proporcionalidade tarifária e estimativa da inadimplência admissível” recebeu o primeiro lugar no Prêmio Melhores Rodovias do Brasil – Contribuição Científica, na categoria na Engenharia/Operação. A entrega do prêmio ocorreu no último dia 31, durante o XII Congresso ABCR Brasvias 2022.

Elaboraram o trabalho os servidores Stephane Louis Georges Quebaud, Soraia Fucina Amaral, Daniel Sosti Perini, Érick Alexandre Galeno e Alessandro Reichert, junto com o ex-estagiário do Departamento de Transporte Rodoviário da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres Caio Vinicius Schurgelies de Sá.

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

Data: 09/09/2022

PROJETO DE CONCESSÃO DA RIO-BH É PROTOCOLADO NO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Sistema rodoviário das BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ tem previsão de R\$ 9,2 bilhões em investimentos. Edital deve ser publicado até o fim do ano



Avança o processo de concessão do sistema rodoviário das BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ, que liga o Rio de Janeiro (RJ) a Belo Horizonte (MG), com o protocolo das minutas de edital e contrato do projeto no Tribunal de Contas da União (TCU), nesta quinta-feira (8). A previsão é que a medida injete investimentos privados na ordem de R\$ 9,2 bilhões durante os 30 anos de contrato. O plano de outorga aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foi publicado no Diário Oficial da União.

Com o encaminhamento, a Corte avaliará o projeto e toda a documentação, que inclui os estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental. Após passar pelo crivo dos ministros, o processo seguirá o trâmite previsto pelo Ministério da Infraestrutura, que tem como expectativa lançar o edital no último trimestre de 2022. Depois disso, a previsão é que o leilão ocorra no primeiro semestre de 2023.

Principal corredor rodoviário entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, a via faz a ligação da capital fluminense com o município mineiro de Juiz de Fora, além de ser um trecho relevante na rodovia radial que faz a ligação entre Brasília e Rio de Janeiro. A estimativa é que mais de 66 mil veículos trafeguem pela rodovia diariamente. Com a concessão, são esperados 117 mil novos empregos diretos, indiretos e efeito renda.

Distâncias

Além de fomentar a economia, a iniciativa tem como objetivo garantir a melhoria do nível de serviço ofertado, assegurando maior fluidez, confiabilidade e segurança do transporte de cargas e passageiros. Entre novembro de 2021 e janeiro de 2022 o projeto esteve disponível para toda a sociedade se manifestar. Ao fim do período, houve mais de 400 colaborações coletadas.

A Rio-BH compreende as rodovias BR-040/MG/RJ e BR-495/RJ, totalizando 451 quilômetros, distribuídos assim: Rodovia BR-040/MG, entre os quilômetros 544 e 831,4, em Minas Gerais; Rodovia BR-040/RJ, entre os quilômetros zero e 125,2, no Rio de Janeiro; e rodovia BR-495/RJ, entre os quilômetros 34,4 e 34,5, no Rio de Janeiro.

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

Data: 09/09/2022

OBRAS DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE AVANÇAM E SÃO VISTORIADAS PELO MINFRA

Primeiros 30 quilômetros da ligação entre Mara Rosa e Água Boa já foram desapropriados e passam por serviços de infraestrutura

Ligação ferroviária entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) já tem os primeiros 30 quilômetros liberados de área pelo processo de desapropriação. O empreendimento passa agora por serviços de terraplanagem e supressão vegetal.

A Fico possibilitará escoamento da safra produzida no Centro-Oeste até portos das regiões Sudeste e Nordeste. O empreendimento tem 383 quilômetros de extensão, com investimentos de R\$ 2,73 bilhões custeados por investimento cruzado, resultante da renovação antecipada do contrato de concessão da Vale com a União pela Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM).

Parte da agenda do Setembro Ferroviário do Ministério da Infraestrutura (MInfra), mês dedicado a ações que impulsionem o transporte sobre trilhos no país, as obras da Fico foram vistoriadas por uma comitiva nesta quinta-feira (8).

“É uma obra estruturante que vai diminuir o custo logístico de produção e favorecer a balança comercial. O Centro-Oeste brasileiro, com essa obra, passa a ser mais competitivo”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Andamento

Conforme a Valec, empresa pública que detém a concessão da futura ferrovia e conduz as obras, a previsão é de que até o fim do ano sejam liberados mais 50 quilômetros de frente de obras. Durante o prazo de execução das obras férreas devem ser abertos 4,6 mil novos postos de trabalho. São 1,5 mil diretamente ligados à construção da estrada de ferro e mais de 3 mil para apoio e suporte da obra, o que inclui hotéis, restaurantes e serviços diversos.

Quando finalizada, a estrada de ferro fará a conexão entre o Vale do Araguaia e a Ferrovia Norte-Sul, favorecendo o escoamento da safra regional aos portos de Santos (SP), Itaqui (MA) e, no futuro, de Ilhéus (BA), pois se conectará também à Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol).

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

Data: 09/09/2022

CONSULTA PÚBLICA SOBRE PLANOS SETORIAIS DE TRANSPORTE É PRORROGADA

Sociedade tem até domingo para contribuir com subsídios para elaboração dos instrumentos de planejamento da Infraestrutura do país

Foi prorrogada até este domingo (11) a consulta pública que orienta a elaboração dos planos setoriais de Transporte. São instrumentos de planejamento, que visam identificar necessidades e oportunidades, além de apontar as principais ações necessárias para o desenvolvimento da Infraestrutura nacional. Estão sendo apresentados para a contribuição da sociedade relatórios de desenvolvimento de quatro planos setoriais: terrestre (ferroviário e rodoviário), hidroviário, portuário e aeroviário.

Os documentos estão disponíveis neste link: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/politica-e-planejamento/copy_of_planejamento-de-transportes/teste. Basta clicar no “modal” de interesse para ter acesso às informações e registrar suas sugestões. Ao fim do processo, as contribuições serão analisadas pelas áreas técnicas do Ministério da Infraestrutura, a fim de que sejam convertidas em conjunto de ações aderentes às necessidades dos usuários do sistema de transportes.

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

Data: 09/09/2022

BR-153, EM URUÇU (GO), TEM NOVO PONTO DE PARADA E DESCANSO PARA CAMINHONEIROS

Iniciativa é exigência prevista nos novos contratos de concessões federais, como o do sistema rodoviário Anápolis-Alliança do Tocantins, administrado pela EcoRodovias



Motoristas agora têm local seguro de 20 mil metros quadrados para fazer pausa no trabalho - Foto: Ecovias do Araguaia/Divulgação

Apartir desta quinta-feira (8), os caminhoneiros que transitarem pela BR-153, em Uruçu (GO), já têm à disposição um ponto de parada e descanso (PPD). É o primeiro espaço do tipo, previsto em todas as novas concessões federais de rodovias. A medida, fundamental para aumentar a segurança viária na região, trata-se de uma exigência do Ministério da Infraestrutura, assegurada por meio do contrato de

concessão do sistema rodoviário Anápolis-Alliança do Tocantins, assinado entre o grupo EcoRodovias e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em outubro de 2021.



No espaço de 20 mil m² instalado pela concessionária, os profissionais poderão fazer uma pausa segura de até 12 horas. Encontrarão ali wi-fi, chuveiros com água quente e local para refeições com mais comodidade. O trecho escolhido para receber o primeiro PPD é um dos mais importantes corredores de escoamento de matérias-primas e produtos do país.

“Essa entrega é mais uma parceria bem-sucedida entre o MInfra e a EcoRodovias. A empresa tem entregue rodovias duplicadas, aumento de capacidade, terceiras faixas, e atuado principalmente na manutenção e operação dessas rodovias. Estamos muito satisfeitos em ver esse ponto, que trará toda a dignidade e a segurança para esses trabalhadores que vão pernoitar, tendo a comodidade do banheiro, água gelada, internet. Isso tudo faz parte de uma política pública que hoje virou realidade”, destacou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que cumpre agenda em Goiás para acompanhar a execução de empreendimentos rodoviários e ferroviário no estado.

A EcoRodovias é responsável pela administração e operação de uma das principais ligações entre o Meio-Norte e o Centro-Sul do país – as BRs 153/TO/GO e 080/414/GO, sob fiscalização da ANTT. O trecho concedido atravessa 28 municípios nos estados de Tocantins e Goiás. Só os trechos entre Aliança do Tocantins e Anápolis (BR-153) e de Uruaçu a Assunção de Goiás (BR-080) somam 711,1 quilômetros de rodovia.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 09/09/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DE EVENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

Paulo Guedes lembrou que setor automotivo contribuiu para superar a pandemia

A reconfiguração das cadeias produtivas globais – movimento decorrente da desorganização causada pela pandemia da Covid-19 e, mais recentemente, agravada pelo conflito entre Rússia e Ucrânia – faz com que o momento atual seja decisivo para o futuro do Brasil, segundo afirmou, nesta quinta-feira (8/9), o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Participando do Automotive Business Experience 2022, evento promovido pela indústria brasileira automotiva e de mobilidade em São Paulo, o ministro disse que o Brasil tem uma chance histórica de emergir como um país de grandes recursos.

De acordo com Guedes, para aproveitar as oportunidades do cenário, é preciso que o Brasil faça valer, na prática, sua condição favorável de país que não tem conflitos com outras nações e que possui uma localização que lhe dá vantagens logísticas estratégicas.

O ministro lembrou que o Brasil é a quarta maior potência digital do mundo e que possui uma matriz energética limpa e diversificada. Também salientou a importância da parceria entre o governo e o empresariado, enfatizando a contribuição do setor automotivo para encontrar soluções necessárias à superação dos desafios trazidos pela pandemia e para a recuperação do país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 09/09/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS, AÇÃO ESTRATÉGICA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Ministério da Infraestrutura debate com a sociedade a elaboração dos planos setoriais de transporte. Serão desenvolvidos quatro deles, três deles voltados aos modais de transporte - haverá um sobre o meio hidroviário, outro sobre o aeroviário e um terceiro sobre rodoviário e ferroviário. E um quarto sobre portos. Segundo a pasta federal, cada um desses estudos será um instrumento de planejamento, identificando necessidades e oportunidades nesses segmentos e ações estratégicas para o desenvolvimento da Infraestrutura nacional.

Esses planos também terão uma outra característica. Eles terão como base a integração entre esses modais, explicou o secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz, em entrevista publicada nesta edição do Jornal BE News.

A medida é importante, especialmente se for considerado que esses planos vão apontar necessidades de investimento e oportunidades de negócios. Nessa linha, considerar a integração entre os modais faz com que esses planos identifiquem as ações necessárias para o desenvolvimento da multimodalidade e as oportunidades que serão criadas nesse processo.

É essencial que o Governo, cada vez mais, trabalhe com a integração entre os modais. Afinal, o cotidiano do mercado de transporte de cargas tem essas parcerias como um elemento básico, mas que, segundo os próprios usuários, pode ser melhor utilizado. E certamente essa otimização poderá ser indicada nesses estudos, integrar os meios de transportes é um passo certo para o aumento da eficiência do setor e a redução de seus custos. Mas é uma ação ainda pouco analisada, algo que deve mudar com urgência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CELULOSE

O terminal Portocel, localizado em Barra do Riacho, em Aracruz (ES), obteve a autorização da Capitania dos Portos para atracar navios com até 230 metros de comprimento e 85 mil toneladas de porte bruto, 21% a mais do liberado até então. E a largura do canal de acesso ganhou 2 metros, passando a ter 160 metros. Essas melhorias foram oficializadas no início deste mês. A instalação portuária é resultado de uma parceria entre a Suzano (51%) e a Cenibra (49%), duas das maiores produtoras mundiais de celulose do Brasil, e tem capacidade para operar 7,5 milhões de toneladas anualmente. Hoje, responde por 60% das exportações de celulose no País.

DIREITO PORTUÁRIO 1

Os contratos de trabalho no setor portuário são o tema principal do 1º Seminário de Direito Portuário na Esfera Trabalhista de Manaus, que ocorrerá nesta sexta-feira, dia 9, a partir das 9 horas, no Quality Hotel Manaus, na capital amazonense. Promovido pelo Super Terminais e com apoio da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), o evento terá a presença de ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST).

DIREITO PORTUÁRIO 2

Segundo o diretor do Super Terminais, Marcelo Di Gregorio, mesmo com uma infraestrutura em expansão, o Brasil é tratado como insuficiente para lidar com as demandas do mercado. De acordo com o empresário, “as normas de Direito Portuário foram editadas para trazer segurança jurídica e conferir proteção legal às práticas que são realizadas nos portos brasileiros e garantir a competitividade no mercado internacional”.

ENERGIA

A armadora francesa CMA CGM anunciou, na última segunda-feira, dia 5, que está criando um fundo de US\$ 1,5 bilhão (considerando seu orçamento nos primeiros cinco anos) para agilizar sua

transição energética e atingir o carbono zero líquido até 2050. Esse fundo vai apoiar o desenvolvimento e a produção de novos combustíveis e, também, a elaboração de soluções em mobilidade com baixas emissões para as atividades de transporte e logística da companhia.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/09/2022

CENTRO-OESTE - MINISTRO DA INFRAESTRUTURA FAZ VISTORIA EM OBRAS DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE

Um dos objetivos da ferrovia é possibilitar o escoamento da safra produzida no Centro-Oeste até portos das regiões Sudeste e Nordeste

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



QUANDO FINALIZADA, A ESTRADA DE FERRO FARÁ A CONEXÃO ENTRE O VALE DO ARAGUAIA E A FERROVIA NORTE-SUL, FAVORECENDO O ESCOAMENTO DA SAFRA REGIONAL AOS PORTOS DE SANTOS (SP), ITAQUI (MA) E, NO FUTURO, DE ILHÉUS (BA), POIS SE CONECTARÁ TAMBÉM À FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE LESTE (FIOL)

O empreendimento, com 383 km, tem investimentos de R\$ 2,73 bilhões que serão custeados por meio da renovação antecipada do contrato de concessão da Vale com a

União pela Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM)

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vistoriou, ontem, as obras da ligação ferroviária entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico). Segundo dados do Ministério da Infraestrutura, a ferrovia já tem os primeiros 30 quilômetros liberados de área pelo processo de desapropriação.

A Fico possibilitará escoamento da safra produzida no Centro-Oeste até portos das regiões Sudeste e Nordeste. O empreendimento tem 383 quilômetros de extensão, com investimentos de R\$ 2,73 bilhões custeados por investimento cruzado, resultante da renovação antecipada do contrato de concessão da Vale com a União pela Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM).

“É uma obra estruturante que vai diminuir o custo logístico de produção e favorecer a balança comercial. O Centro Oeste brasileiro, com essa obra, passa a ser mais competitivo”, afirmou o ministro durante as inspeções.

As vistorias às obras da Fico fazem parte da agenda do Setembro Ferroviário do Ministério da Infraestrutura, mês dedicado a ações que impulsionam o transporte sobre trilhos no País.

Andamento

Conforme a Valec, empresa pública que detém a concessão da futura ferrovia e conduz as obras, a previsão é de que até o fim do ano sejam liberados mais 50 quilômetros de via férrea. Durante o prazo de execução das obras, devem ser abertos 4,6 mil novos postos de trabalho. São 1,5 mil diretamente ligados à construção da estrada de ferro e mais de 3 mil para apoio e suporte da obra, o que inclui hotéis, restaurantes e serviços diversos.

Quando finalizada, a estrada de ferro fará a conexão entre o Vale do Araguaia e a Ferrovia Norte-Sul, favorecendo o escoamento da safra regional aos portos de Santos (SP), Itaqui (MA) e, no futuro, de Ilhéus (BA), pois se conectará também à Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol).

Antes de fiscalizar as obras na Fico, Marcelo Sampaio participou da inauguração do primeiro ponto de parada e descanso (PPD) da BR-153, em Uruaçu (GO). A Iniciava é exigência prevista nos novos contratos de concessões federais, como o do sistema rodoviário Anápolis-Alliança do Tocantins, administrado pela EcoRodovias.

Esse é o primeiro espaço do po, previsto em todas as novas concessões federais de rodovias. O espaço de 20 mil m² instalado pela concessionária tem o objetivo de atender os caminhoneiros que passam pela região. Nele os profissionais poderão fazer uma pausa segura de até 12 horas. Encontrarão wi-fi, chuveiros com água quente e local para refeições com mais comodidade.

“Essa entrega é mais uma parceria bem-sucedida entre o Mlnfra e a EcoRodovias. A empresa tem entregado rodovias duplicadas, aumento de capacidade, terceiras faixas, e atuado principalmente na manutenção e operação dessas rodovias. Estamos muito satisfeitos em ver esse ponto, que trará toda a dignidade e a segurança para esses trabalhadores que vão pernoitar, tendo a comodidade do banheiro, água gelada, internet. Isso tudo faz parte de uma política pública que hoje virou realidade”, falou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/09/2022

NACIONAL - PLANOS SETORIAIS TERÃO INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS COMO BASE, DIZ SECRETÁRIO

Segundo Felipe Queiroz, da Secretaria de Transportes Terrestres, objetivo do Minfra é otimizar a alocação de investimentos

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



O secretário nacional de Transportes Terrestres Felipe Queiroz, a diferença entre os planos tornava mais difícil uma conciliação dos resultados

O secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz, afirmou que todos os Planos Setoriais que estão sendo elaborados pelo Ministério da Infraestrutura em parceria com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) terão como base a integração entre os modais.

Ele fez essa afirmação durante o webinar “Tomada de Subsídios para Metodologia de Desenvolvimento do Plano Setorial de Transportes Terrestres”, na última segunda-feira. Segundo Queiroz, os planos elaborados anteriormente adotavam premissas que dificultavam a alocação estratégica de recursos e investimentos.

“A palavra-chave aqui é integração. As diferenças entre os planos aparecem desde o início. Tinham premissas macroeconômicas diferentes, assim como as bases consideradas e os estudos usados como input da modelagem. Isso sem falar da própria metodologia. Dificilmente conseguíamos conciliar os - o que nos dava uma série de dificuldades para realizar os empreendimentos”, disse.

De acordo com o secretário de Transportes Terrestres, os Planos Setoriais trarão uma mudança de metodologia que possibilitará ao governo determinar onde a aplicação de investimentos trará maiores resultados para o setor de transportes.

“Agora podemos comparar resultados, andar pari passu (simultaneamente) e avaliar, por exemplo, se R\$ 1 no setor portuário seria melhor alocado no setor aeroportuário. É no Plano Setorial que pode priorizar a metodologia que apresentaremos em dezembro deste ano”, falou.

Os Planos Setoriais são os responsáveis por identificar as principais ações necessárias para o desenvolvimento dos subsistemas de transportes nacionais (ferroviário, rodoviário, hidroviário, portuário e aeroviário). Os documentos fazem parte do Planejamento Integrado de Transportes, previsto na Portaria Minfra 123, de 21 de agosto de 2020. O período de contribuição para os Planos Setoriais se encerra na próxima segunda-feira, dia 12.

Os quatro Planos Setoriais foram estruturados e definidos de acordo com elementos de análise comuns, tanto em resultados diretos e indiretos quanto em propriedades globais. O primeiro utiliza dados de pessoas transportadas; fluxos de veículos e de cargas; ocorrências; emissões de ruídos; roubos; acidentes; emissões de material particulado como gases de efeito estufa; resultados indiretos de desenvolvimento de infraestrutura; dados socioeconômicos e tecnológicos; integração e desenvolvimento territorial.

Já as propriedades globais de cada um tratam do nível de serviço, acessibilidade, eficiência, segurança, sustentabilidade e atualidade. Além disso, cada um desses elementos de representação foi decomposto em dimensões, indicadores e metas ainda mais específicos.

Novas metodologias

De acordo com os relatórios publicados pelo governo, a elaboração dos Planos Setoriais prevê a simulação de cenários futuros e a consequente avaliação dos resultados em diferentes etapas, que foram chamadas de “ciclos” de simulação de cenários.

“A PALAVRA CHAVE AQUI É INTEGRAÇÃO. AS DIFERENÇAS ENTRE OS PLANOS APARECEM DESDE O INÍCIO. TINHAM PREMISAS MACROECONÔMICAS DIFERENTES, ASSIM COMO AS BASES CONSIDERADAS E OS ESTUDOS USADOS COMO INPUT DA MODELAGEM. ISSO SEM FALAR DA PRÓPRIA METODOLOGIA. DIFICILMENTE CONSEGUÍAMOS CONCILIAR OS RESULTADOS, O QUE NOS DAVA UMA SÉRIE DE DIFICULDADES PARA REALIZAR OS EMPREENDIMENTOS”

Uma importante mudança apontada pelo governo está na metodologia. A principal é a possibilidade de análise e classificação de impacto das ações em análise do Plano Setorial de Transportes Terrestres (PSTT). A meta é poder quantificar de forma objetiva os potenciais efeitos sociais, econômicos e ambientais das iniciativas, de modo a orientar a organização e priorização da carteira de ações.

“Considerando que toda ação tem um custo, e que os recursos públicos ou privados devem ser aplicados na ótica de eficiência para alcance dos objetivos comuns ao território, essa etapa de desenvolvimento do plano caracteriza-se como essencial para agregar efetividade e uma visão concreta dos planos de ações resultantes” diz o PSTT.

Segundo George Lavor Teixeira, coordenador de Planos da EPL, essa metodologia é um diferencial trazido pelos estudos, uma vez que não é uma análise que vinha sendo feita por gestões anteriores.

“Temos um planejamento baseado em uma nova lógica baseada em ciclos e voltada a resultados. Nosso planejamento não é mais focado em somente realizar ações, e sim atingir resultados esperados. Não é possível identificar somente uma carteira de obras ou listar um conjunto de ações regulatórias. Tem que ser definido os objetivos esperados. Eles têm que ser transformados em resultados aferíveis. Portanto, não é só saber se a obra foi finalizada, mas se a construção atingiu o resultado pretendido”, disse.

Atualizações e novas definições

Além de revisar as mudanças, o PSTT também atualizou os objetivos do programa. Agora o plano trará oito “objetivos táticos”: Desenvolvimento da infraestrutura viária; Segurança viária; Sustentabilidade; Desempenho logístico; Desenvolvimento regional; Intercâmbio; Desenvolvimento tecnológico; e Sustentabilidade econômica.

Todos esses objetivos são embasados em “ideias-força”, que também estão conceituadas no plano.

Para o setor ferroviário, as análises partirão de cada linha. Portanto, as ferrovias serão analisadas desagregadamente, permitindo que os impactos regionais sejam melhor analisados. Até o momento, foram definidos 188 trechos de análise e 223 pátios de transbordos de carga que agrupam 714 terminais de transbordo.

No setor rodoviário, as análises serão feitas por trechos rodoviários em unidades da federação. Ou seja, rodovias que cruzam mais de um estado terão trechos analisados de forma separada. Já as rodovias pertencentes ao estado terão seus traçados analisados de forma integral. A mudança permitirá análises de impactos por região e também definições específicas de melhorias como de acessibilidade, eficiência etc.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/09/2022

REGIÃO SUDESTE - NOVO LEILÃO PARA CONCESSÃO DA BR-101 NO ES DEVE SAIR EM 2024

Eco 101 devolveu concessão em adesão à relicitação e aguarda assinatura de aditivo para manutenção até a realização de novo certame

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



“A RELICITAÇÃO É O MELHOR CAMINHO, POIS DIMINUI MUITO A CHANCE DE LITÍGIO. É UM CAMINHO QUE VAI LEVAR PELO MENOS UM ANO E MEIO, DOIS ANOS, ATÉ TERMOS UM NOVO LEILÃO, MAS A POPULAÇÃO NÃO VAI FICAR DESASSISTIDA DA OPERAÇÃO E DA MANUTENÇÃO DURANTE ESTE PERÍODO”

MARCELO SAMPAIO
ministro da Infraestrutura

A Eco 101 garante serão mandadas as obras em andamento e os investimentos necessários para a

manutenção da BR-101/ES/BA

A concessão do trecho Espírito Santo-Bahia da BR-101 deverá ser licitada de novo somente em 2024. Até lá, a atual concessionária, a Eco 101, do Grupo Ecorodovias, terá que investir em manutenção e obras, o que será exigido pelo Governo Federal após a assinatura de um termo aditivo de contrato que ainda não tem data definida. Em julho, a empresa entrou com pedido de relicitação junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para devolver a concessão do trecho rodoviário por motivo de desequilíbrio financeiro.

Em 15 de julho último, a Eco 101, protocolou, junto à ANTT, pedido de adesão ao processo de relicitação, que consiste na extinção amigável do contrato de concessão da BR 101/ES/BA e a celebração de um Termo Aditivo com novas condições contratuais até a nova licitação da rodovia.

“A complexidade do contrato, marcado por fatores como dificuldades para obtenção do licenciamento ambiental e financiamentos; demora nos processos de desapropriações e desocupações; decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) de alterar o contrato de concessão; não pagamento da BR-116; não conclusão do Contorno do Mestre Álvaro e o agravamento do cenário econômico tornaram a continuidade do contrato inviável”, respondeu a Eco 101 em nota enviada ao BE News.

O prazo esmado de dois anos para a futura licitação do trecho foi dito pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em entrevista durante a assinatura do contrato de compra e venda da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), na última segunda-feira, no Cais Comercial de Vitória.

Sampaio afirmou que os investimentos no trecho da rodovia BR-101/ES/BA já estavam previstos no contrato original da concessionária, mas não foram executados. “Infelizmente, a concessionária não



vem cumprindo o contrato e entendeu que, por bem, seria interessante devolver o avo ao Estado. Então, neste aditivo, nós vamos prever alguns investimentos na rodovia, no período de estudo para o novo leilão”, disse o ministro.

Para Sampaio, a relicitação é a melhor solução. “É o melhor caminho, pois diminui muito a chance de litígio. É um caminho que vai levar pelo menos um ano e meio, dois anos, até termos um novo leilão, mas a população não vai ficar desassistida da operação e da manutenção durante este período”, garantiu Sampaio.

“A BR-101 é uma rodovia importante não somente para o Espírito Santo, mas para o País como um todo”, acrescentou o ministro. Uma das principais rotas rodoviárias do País, ao lado da BR-116, a BR 101 conecta o Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul.

Segundo o ministro, a modelagem da concessão da Eco 101 gerou um desequilíbrio financeiro que inviabilizou à empresa aportar os investimentos previstos no contrato. “O contrato da Eco 101 herdou uma modelagem ruim, o que fez com que o fluxo de caixa da concessionária fosse altamente impactado, uma vez que, no processo do leilão, foi fomentada a diminuição da tarifa de pedágio. Esse processo fez com que a tarifa ficasse muito reduzida e isso impactasse no fluxo da concessão, no fluxo de caixa e, também, nos investimentos”, explicou Sampaio.

Sampaio esclareceu ainda que a Eco 101 não poderá concorrer ao futuro certame, pois entrou com pedido de relicitação do contrato de concessão vigente.

Concessão da Eco 101

A Eco 101 assumiu a concessão da BR-101/ES/BA em 2013 e garante que “não mediu esforços para viabilizar a continuidade do contrato”.

“Em nove anos de administração da BR-101/ES/BA, a Eco101 investiu na rodovia em obras de modernização, melhorias e ampliações, além da prestação de serviços operacionais que já somam mais de um milhão de atendimentos aos usuários, o que garantiu a redução de mais de 60% no número de acidentes”, informou a empresa em nota enviada ao BE News.

A companhia assegura a manutenção dos serviços durante o processo de relicitação. “Neste período, a Eco101 continuará operando a rodovia e prestando todos os serviços de atendimento aos usuários, incluindo socorro médico e mecânico, veículos de inspeção de tráfego, caminhões para captura de animais e caminhões-pipa para combate a incêndios, além do monitoramento por câmeras para garantir o fluxo do tráfego e celeridade aos atendimentos em ocorrências na via”, apontou.

A concessionária destacou, também, que “serão mantidas as obras em andamento e os investimentos necessários para a manutenção da via”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/09/2022

REGIÃO SUDESTE - RELICITAÇÃO DA BR-101/ES/BA ESTÁ EM ANÁLISE NA ANTT

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

Ainda não há uma data definida para a assinatura do Termo Aditivo de Contrato pela Eco 101, pois o pedido de relicitação da BR-101/ES/BA encontra-se em análise pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Em nota, a ANTT esclareceu que “a legislação vigente não estipula um prazo para essa etapa de análise, pois envolve a vistoria de uma série de documentos com os detalhes da solicitação de devolução amigável”.

o tempo de retorno do capital para este tipo de projeto é de 35 anos, podendo chegar a 70. Porém, Torquato garantiu que estudos indicam que o retorno do valor investido para o empreendimento no RN pode acontecer em 12 anos.

O governo do RN já assinou protocolos de intenções com algumas empresas interessadas em investir no desenvolvimento do porto, como as chinesas Spic e CCCC, e a dinamarquesa Vestas. Torquato diz ainda que oito companhias com interesse em produzir energia offshore na área do porto multiuso já fizeram pedido de licenciamento no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

A próxima etapa, segundo a Sedec, é avançar nos estudos da área escolhida com intenção de iniciar o processo de licenciamento já em 2023, com obras começando até 2024. Uma vez iniciadas, a previsão de conclusão é de cinco anos. Os estudos continuarão a cargo da UFRN.

Em paralelo, o governo quer lançar a chamada pública e providenciar a documentação legal para encaminhar à Secretaria dos Portos, seguindo com o processo de licenciamento ambiental, deixando tudo preparado para a Parceria Público Privada (PPP).

Treze mil hectares

Os dados mostram que o novo complexo necessitará de uma retroárea de 13 mil hectares, o que trará menor impacto ao meio ambiente e evitará a desapropriação de áreas, o que geralmente demanda tempo.

O Porto Indústria-Multipropósito Offshore pretende ser o primeiro da América Latina com características da produção de energia no mar e hidrogênio verde.

Outro ponto positivo para efetivar o projeto, segundo o governo, é a profundidade da costa, que não passa de 15 metros, o que facilita a afiação de aerogeradores, equipamentos essenciais para este tipo de exploração.

O governo explica que a falta de uma estrutura adequada tem deixado o Rio Grande do Norte para trás na corrida do H2V, que é considerado o combustível do futuro, e tem do destaque na região Nordeste devido a sua localização geográfica, sol e ventos constantes.

Na Bahia, já há previsão da instalação da primeira fábrica de H2V; em Pernambuco, o Complexo Industrial Portuário de Suape vai acomodar um TechHub de Hidrogênio Verde. E no Ceará, o governo pretende construir um hub de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Já o Rio Grande do Norte é líder em geração de energia no setor eólico no Brasil. De acordo com dados da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), o Estado possui 6,7 GW de potência em operação, com 222 empreendimentos. A geração é correspondente a 30% de todo o Brasil.

Entre os outros estados, aparecem na sequência a Bahia, com 6,1 GW em operação em 233 empreendimentos, 27,68% do total, Piauí e Ceará, com 2,5 GW cada, e 85 e 99 projetos, respectivamente.

O RN possui ainda outros 4,7 GW em potência outorgada em construção não iniciada e em fase de viabilização dos projetos, somando 128 empreendimentos, ficando atrás da Bahia neste quesito. O estado baiano possui 6,3 GW de potência outorgada e 181 projetos. Piauí, Paraíba e Ceará possuem 1,9 GW, 1,1 GW e 668 MW em projetos não iniciados ou em construção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/09/2022

PORTUGAL - AVIAÇÃO CIVIL EM MADEIRA REGISTRA MOVIMENTO ACIMA DO PERÍODO PRÉ-PANDÊMICO

Setores de transportes marítimos e terrestres mostram evolução, mas ainda não superam todos os números de 2019

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Aeroportos da Região Autónoma do Madeira (RAM) movimentaram 1,8 milhão de passageiros, um aumento de quase 300% em relação a 2021 e de 8,8% em comparação a 2019

O movimento de passageiros nos Aeroportos da Região Autónoma do Madeira (RAM), no primeiro semestre, ultrapassou os valores de movimentação no segmento desde quando o país foi atingido pela pandemia do coronavírus. Os dados foram divulgados pela Direção Regional de Estatística de Madeira (DREM).

De acordo com os números publicados, o conjunto dos aeroportos da RAM assinalaram um movimento de aproximadamente 1,8 milhão de passageiros — aumento de quase 300% em relação a 2021 e de 8,8% em comparação a 2019. Somente no terceiro trimestre deste ano, a movimentação total dos aeroportos foi de 250,6%, registrando crescimento de 27,7% a mais do que em 2019.

O aeroporto de Madeira apresentou um aumento de 307,4%, registrando um crescimento de 8,1% em comparação a 2019. Já no aeroporto do Porto Santo foi verificada uma variação positiva de 172,9% — aumento de 24,2% em comparação a 2019.

Para a carga aérea, os aeroportos da RAM tiveram um crescimento de 19,2% nas mercadorias descarregadas e um decréscimo nas mercadorias carregadas (1,5%). Quando comparados a 2019, ambas foram menores, registrando queda de 13% e 15,8%, respectivamente.

Alta de movimento nos portos

Os dados apresentados mostram que na linha Madeira Porto Santo, o número de passageiros no primeiro semestre aumentou em 105,6% em comparação ao mesmo período do ano anterior (-20,8%, quando comparado com 2019), fixando-se nos 116,8 mil.

Somente no segundo trimestre de 2022, o número de passageiros contabilizados cresceu 90,9% face ao mesmo período em 2021, mas quando comparado com os valores de 2019 houve um decréscimo de 18,9%.

Já o movimento de mercadorias nos portos da RAM no primeiro semestre deste ano foi de 653,7 mil toneladas (aumento de 24,7% em comparação com o mesmo período do ano passado e um acréscimo de 12,4% face a 2019).

Para a variação positiva entre 2021 e 2022 contribuiu o acréscimo observado no carregamento (+13,1%; +13,2% face a 2019) e no descarregamento (+26,4%; +12,3% face a 2019) de mercadorias. No segundo trimestre, o acréscimo relativo ao mesmo período em 2020 no movimento total de mercadorias foi de 19,0%. Em comparação a 2019 o aumento foi de 14,0%.

Ainda de acordo com os dados do DREM, no primeiro semestre de 2022, foram registradas as entradas de 891 embarcações de recreio nas marinas da região, aumento de 103% em comparação com o mesmo semestre de 2021 e crescimento de 29,5% face a 2019.

Nestas embarcações contabilizaram-se 1.974 tripulantes e passageiros, aumento de 120,3% em comparação a igual período do ano passado — diminuição de 21,8% face a 2019. No segundo

trimestre, o crescimento foi de 90,0% em comparação a 2021, mas face a 2019 verificou-se uma quebra no número de tripulantes e passageiros em 25,4%.

Já o Porto do Funchal registrou 158.810 passageiros em trânsito, a larga maioria (89,5%) dos quais constituída por europeus. As nacionalidades predominantes foram a alemã (47,4% do total; -49,8% que em 2019), a britânica (33,6% do total; -27,8% que em 2019), a italiana (2,0% do total; -69,4% que em 2019), a francesa (1,2% do total; -73,2% que em 2019) e a austríaca (quota de 1,0%; -70,3% que em 2019). Pelo Porto do Funchal 10287 passageiros norte-americanos (6,5% do total; -45,1% que em 2019) e 3 988 passageiros brasileiros (2,5% do total; +46,8% que em 2019).

Transportes terrestres

As estradas da região registraram uma movimentação de 12 milhões de automóveis durante o primeiro semestre deste ano, um aumento de 33,5% em relação ao mesmo semestre de 2021. Já o transporte urbano transportou 7,5 milhões de passageiros — crescimento 35,5% em comparação ao mesmo período do ano passado, mas decréscimo de 13% em comparação a janeiro a junho de 2019. Nos transportes interurbanos, foram transportados 4,5 milhões de passageiros, traduzindo um crescimento de 30,1% em comparação a igual período em 2021.

Já os teleféricos registraram, entre janeiro e junho deste ano, uma venda de 469 mil bilhetes, aumento de 525% em comparação a 2021 e aumento de 0,3% face a 2019. As receitas totais para este semestre foram de 5,3 milhões de euros, o que corresponde a um acréscimo de 740,9% em comparação a janeiro a junho de 2021 — contudo o número é 0,3% menor do que igual período em 2019.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/09/2022

PORTUGAL - GOVERNO PORTUGUÊS APROVA INVESTIMENTO NO PORTO DE SINES PARA RECEBER E EXPEDIR GÁS NATURAL

Aporte de 4,5 milhões de euros será investido no Terminal de GNL para aumentar capacidade de recepção e expedição de gás natural para o restante da Europa

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Governo quer ampliar a capacidade de armazenamento de GNL em dois anos

O Conselho de Ministros do Governo de Portugal aprovou autorização de investimento de 4,5 milhões de euros no Porto de Sines. Os recursos serão aplicados no reforço da capacidade de recepção e expedição de gás natural liquefeito, no Terminal de GNL de Sines. O anúncio foi feito pelo ministro do Ambiente e Ação Climática, Duarte Cordeiro.

Segundo o ministro, os investimentos serão realizados no âmbito do projeto de transshipment, aumentando a capacidade de expedição de gás natural para o restante da Europa.

Portugal quer ampliar a recepção de GNL. Para isso, Cordeiro disse que parte dos recursos será investido em adaptações “para nos próximos dois anos aumentar a capacidade de armazenamento de energia do país”, falou.

O Governo aprovou também um decreto lei com a adoção de “medidas excepcionais e temporárias” para os próximos dois anos relativas ao funcionamento do mercado de gás, que dispõe sobre obrigações adicionais de reporte de dados de contratos take or pay. Contratos que obrigam ao

pagamento do gás natural previamente contratado, mesmo no caso de o comprador (a Galp, em Portugal) já não precisar da totalidade do volume contratado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/09/2022

NACIONAL – VITRINE - PARA OS EVENTOS QUE FAZEM A DIFERENÇA

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

MOMENTO DE APRECIAR NA VITRINE O QUE ACONTECEU NOS BASTIDORES DOS NOSSOS NEGÓCIOS, EM SEMANA AGITADA TANTO NO BRASIL QUANTO EM PORTUGAL. BEM-VINDOS!!

DATA MARCANTE NA CODESA



Foi assinado no último dia 5, no Cais Comercial de Vitória – ES, o contrato de compra e venda da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, em cerimônia presidida pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Após o ato oficial, em foto enviada especialmente para a coluna Vitrine, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, Eduardo Nery, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, o diretor-presidente da CODESA, Bruno Fardin, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, o ex-diretor geral de terminais da Log-In,

executivo que irá assumir a presidência da CODESA no final de setembro, Ilson Hulle, e os sócios da Quadra Capital, empresa gestora de fundos de investimento que assume o controle majoritário da CODESA, Maurício Silveira e Guilherme Scaff.

NOVA PRESIDENTE DO CONSELHO DA ABRATEC



A Associação Brasileira de Terminais de Contêineres - Abratec, órgão que representa 11 empresas associadas, elegeu a presidente do seu Conselho Diretor, a conselheira do Brasil Export, Roberta Carvalhal, para o mandato de dois anos, até agosto de 2024. Roberta, que é diretora Jurídica e de Relações Institucionais da Wilson Sons, afirma ter alguns desafios pela frente, como as mudanças regulatórias específicas que vêm sendo promovidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, além do aumento de complexidade do ambiente regulatório, que precisa responder aos avanços tecnológicos e nas relações de trabalho portuário. A coluna Vitrine deseja a Roberta sucesso e realizações no novo cargo!

SEMANA MOVIMENTADA EM PORTUGAL



A líder da Fintech House Lisboa, Mariana Gorjão Henriques, a gerente de projetos, Raquel Nogueira da Silva, e o diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira, após participarem de evento na sede da Fintech House Lisboa, na última quarta-feira, dia 7, com o objetivo de identificar oportunidades de melhorias e crescimento para o Hub do Brasil Export, além de definir agenda da missão internacional, que vai acontecer de 16 a 18 de novembro de 2022, na capital portuguesa.

Divulgação



AGRITALKS 2022

Ontem, dia 8, aconteceu em Lisboa, o "Agritalks 2022", organizado pela embaixada brasileira em Portugal, com foco na promoção da sustentabilidade do agronegócio brasileiro e em fomentar a agenda de negócios na relação Brasil-Portugal. O evento foi um sucesso, parabéns a todos os envolvidos. Na foto, o presidente do Porto de Sines, engenheiro José Luis Cacho, a executiva de Comunicação do Porto de Sines, Ana Rita Rosa, a diretora do Fronteiras do Pensamento - programa de palestrantes internacionais, Danielle Janlake, e o professor de Agronegócios Globais no Insper - SP, Marcos Sawaya Jank.

O ministro e conselheiro na Embaixada do Brasil em Lisboa, Olympio Faissol Pinto Junior, minutos antes da abertura do evento.

Divulgação



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/09/2022



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NOVAS REGRAS SOBRE ACESSO A TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS ENTRAM EM VIGOR EM OUTUBRO

Informações: SINDOP (9 de setembro de 2022)

ANP regulará acesso a esses locais por normas que visam à isonomia quanto ao uso das instalações de entrada de petróleo e seus derivados, gás natural e biocombustíveis, importados ou movimentados por cabotagem.

Prevista para entrar em vigor a partir de 1º de outubro, a resolução 881 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) vai estabelecer critérios para a utilização de terminais aquaviários já existentes ou que ainda serão construídos, para a movimentação de petróleo e seus derivados, derivados de gás natural e biocombustíveis. Para esclarecer as dúvidas em torno da implementação e da aplicação prática dos dispositivos da norma, a ANP promoveu um workshop voltado para operadores já atuantes e para interessados em movimentar seus produtos nesses terminais.

“O livre acesso aos terminais aquaviários é uma determinação legal, que visa à isonomia quanto ao uso das instalações de entrada de produtos líquidos importados ou movimentados por cabotagem. Trata-se de um importante instrumento de fomento à competitividade nos setores de petróleo e de combustíveis, pois, o modal aquaviário é a principal forma de entrada no país de petróleo e de combustíveis importados, bem como da movimentação de grandes volumes de produtos entre as diversas regiões do país”, disse o diretor da ANP, Fernando Moura, durante o evento.

Ao ouvir os donos de cargas, por exemplo, que desejam investir em infraestrutura nos terminais aquaviários para movimentação, principalmente, dos próprios produtos, Moura ressaltou ter sido acatada a sugestão para ampliação do direito de preferência desses proprietários, para abarcar também os portos públicos. “A ANP considerou as peculiaridades dos terminais, que se intitulam multipropósito, dando tratamento específico em razão do modelo de negócio”, comentou o diretor da agência.

Pelos critérios da resolução 881 da ANP estão sujeitos a eles os terminais aquaviários públicos ou privados, sendo eles marítimos, lacustres ou fluviáteis, situados dentro ou fora da área de porto organizado. A partir do início de outubro, o operador deve manter, em sua página na internet, as seguintes informações referentes a cada um dos terminais: capacidade máxima de movimentação e memorial de cálculo; remuneração de referência para serviços padronizados, detalhando os critérios para aplicação de descontos; e as Condições Gerais de Serviço do Terminal (CGST).

Também é obrigatório divulgar o histórico dos volumes mensais movimentados no terminal, nos últimos 120 meses, por produto e modo de transporte, segregando os volumes de recepção, entrega e transbordo, a partir de um arquivo compatível com o modelo disponibilizado pela ANP. Conforme a estatal, todas as informações citadas devem ser mantidas permanentemente atualizadas pelo operador verticalizado, com registro da data de publicação, em uma área destacada e com acesso irrestrito, estando acessíveis a partir de um link na página principal de seu site.

A ANP destacou que o operador verticalizado é aquele operador de terminal que tiver relação societária direta ou indireta de controle ou de coligação, nos termos da Lei 6.404/1976, com concessionária para o exercício da atividade de produção de petróleo, ou autorizada pela ANP para o exercício da atividade de distribuição de combustíveis líquidos, de distribuição de gás liquefeito de petróleo, de refino de petróleo, de processamento de gás natural ou de produção de biocombustíveis.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 09/09/2022

SAFRA RECORDE ABASTECERÁ PAÍS E GARANTIRÁ EXPORTAÇÃO

Informações: FIESP (9 de setembro de 2022)



Foto: Ayrton Vignola/Fiesp

O diretor-executivo de Informações Agropecuárias e Políticas Agrícolas (Dipai) da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), Sergio De Zen, projetou em 308 milhões de toneladas a colheita de grãos para a próxima safra. Ele participou nesta terça-feira (6/9) de reunião do Conselho Superior do Agronegócio (Cosag) da Fiesp.

Ainda que a produção não faça, necessariamente, cair o preço dos alimentos, deverá trazer alívio para a população e para os produtores brasileiros. “Eles vão conseguir abastecer o mercado interno e continuar sendo relevantes internacionalmente para a exportação da maioria das commodities”, avaliou o presidente do Cosag, Jacyr Costa.

Ao apresentar dados referentes à safra 2022/23, De Zen destacou a importância do Brasil para o mercado externo. Segundo ele, o mundo está sempre de olho no que acontece aqui, pois quer saber o que o país vai produzir. Ele lembrou que as projeções estão sujeitas a vários fatores de risco, mas que sua precisão aumenta com o passar do tempo e a aproximação com a nova temporada.

Para De Zen, o mais importante é saber se a produção será suficiente para atender o mercado interno. Os dados indicam projeção de 125 milhões de toneladas de milho, com aumento de 6,2% na produtividade. Já na soja a produção deverá sair de 124 milhões de toneladas para 150 milhões de toneladas. “O milho brasileiro é muito demandado pelo mundo, pois dependendo da região a qualidade é maior. Com isso, 37% da nossa safra tem exportação garantida. E 80% do plantio da soja já está comercializada”, disse De Zen.

No algodão, a Conab prevê crescimento na ordem de 6,8%, com aumento de área, produtividade e produção. Em relação ao arroz a situação é mais delicada, pois sendo mais difícil escoar a produção para o exterior, é preciso calibrar bem a oferta. “Existe estimativa de encolhimento da área de 1%,

mas com aumento de 1,4% na produtividade e 4,2% a mais na produção, que deverá superar 11 milhões de toneladas”, disse. O ideal é suprir o mercado interno e ter alguma sobra para o exterior.

Produto mais complexo, o feijão terá a demanda ajustada à produção. De Zen chamou a atenção para as suas peculiaridades: impacto inflacionário muito pequeno e com correlação contrária ao momento econômico. “Se a economia vai bem, o consumo de feijão diminui. Não é um produto estocável e é mais suscetível aos altíssimos riscos climáticos”, explicou.

As estimativas da Conab se baseiam na combinação de vários modelos e com análises da equipe de safras de campo e da análise de mercado, para somente então chegar à determinação do cenário.

Em relação às carnes, De Zen disse que haverá aumento de oferta de carne de frango. E, embora a suinocultura tenha sido o setor que mais sofreu no último ano, o Brasil é muito eficiente e competitivo nessa cultura.

Ao falar sobre a bovinocultura de corte, o diretor da Conab explicou que existe um ciclo muito longo e um custo internacional muito alto. “Ou você ocupa um fator de produção cada vez mais escasso, que é a terra, ou usa muitos grãos em confinamento, o que encarece o processo. Carne bovina tende a ser um produto de maior qualidade e menor quantidade do que no passado. Projetamos um crescimento em torno de 3% da oferta de carne bovina para 2023, o que limita a área de plantio”, disse. Por essa razão, é essencial que se coloque em foco “o aumento da produtividade da terra”, concluiu.

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

Data: 09/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTROS DA UE QUEREM INTERVENÇÃO PARA ESTANCAR CRISE ENERGÉTICA

Reunidos em Bruxelas, eles pediram à Comissão Europeia que adote medidas emergenciais. Limites a lucro de empresas de energia e ao preço do gás importado são propostas que estão sobre a mesa

Por O GLOBO, com agências internacionais — Bruxelas



Ministros da energia observam minutos de silêncio um dia após a morte da rainha britânica Elizabeth II durante uma reunião para encontrar soluções para o aumento dos preços da energia na sede da UE, em Bruxelas JOHN THYS / AFP

Os ministros da União Europeia pediram à Comissão Europeia para adotar medidas emergenciais que ajudem os países a estancar a crise energética por que estão passando. Também pleitearam que o preço da energia seja desvinculado do gás.

Após reunião em Bruxelas, os ministros também pediram que sejam adotadas medidas para limitar os lucros das empresas de energia, enquanto não aprovam ações concretas para forçar uma redução na demanda.



A proposta sobre limitar o preço do gás importado foi discutida, mas não se chegou a um consenso. A ideia é impor limites não apenas ao gás russo, mas a todo o gás importado, independentemente de onde ele vem.

No final, os ministros concordaram que mais trabalho era necessário antes que qualquer medida para limitar os preços de importação pudesse ser introduzida. Com 27 pontos de vista dos estados membros a serem levados em consideração – todos com interesses diferentes – isso pode levar algum tempo.

As compras conjuntas podem fazer parte de tal movimento. Ainda assim, não está claro se os fornecedores concordariam com as restrições, principalmente no momento em que o bloco está tentando aumentar novos suprimentos para substituir os volumes russos perdidos.

Uma autoridade alemã disse que a ideia está perdendo popularidade em meio a uma sensação de que pode piorar a crise de oferta. Os principais fornecedores incluem Noruega, Catar e EUA, e a indústria americana de GNL já alertou contra tal medida.

Os ministros também pediram propostas para tributar as empresas de combustíveis fósseis por lucros excessivos em uma “contribuição solidária” e para limitar as receitas dos geradores de energia que não usam gás. A ideia é redirecionar os recursos para consumidores em dificuldades.

“Medidas específicas a esse respeito também devem ajudar a limitar o impacto dos altos preços do gás nos mercados de eletricidade da UE e os preços da energia para os clientes”, segundo um comunicado conjunto elaborado por eles. Os detalhes ainda precisam ser divulgados - incluindo o que exatamente se entende por um limite de preço.

Os ministros também pediram a remoção de um aumento automático no preço máximo de compensação para leilões de energia, uma medida que, segundo eles, daria confiança ao mercado. Dependendo do nível definido, poderia conter os custos em tempos muito apertados neste inverno.

Separadamente, o bloco está trabalhando em um plano mais amplo para ajustar a estrutura do mercado de eletricidade da Europa, que a comissária de Energia Kadri Simson disse esperar que esteja “pronto no início do próximo ano”.

Uma semana depois de Moscou fechar repentinamente seu principal oleoduto para a Europa, o continente está ficando cada vez mais desesperado para conter uma crise de energia que ameaça se tornar também uma crise econômica, social e financeira.

Os governos nórdicos e o Reino Unido tomaram medidas separadamente para evitar o contágio financeiro, com o Reino Unido criando um fundo de último recurso de £ 40 bilhões (US\$ 46,3 bilhões) para os comerciantes de energia.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2022

‘NÃO HÁ DÚVIDA SOBRE O AQUECIMENTO GLOBAL E ESSA AGENDA VAI ABRIR OU FECHAR MERCADOS’, DIZ PRESIDENTE DA ABIMAQ

Por Alvaro Gribel

O presidente-executivo da Abimaq, José Velloso, já está de passagem reservada para a COP 27, no Egito, em novembro. Ele diz que a preocupação com o aquecimento global, provocado por ação humana, é consenso entre empresários do setor e o processo de descarbonização das empresas é uma agenda que pode abrir ou fechar mercados mundialmente. Por isso, está indo para a COP “para aprender e ver de perto o que está sendo discutido no mundo”, explicou.



No Nordeste, incentivos fiscais alavancaram a capacidade de geração de energia eólica. Divulgação.

- Hoje não existem dúvidas no meio empresarial de que o aquecimento global é provocado pelo homem. A indústria brasileira, por ser um setor altamente fiscalizado por órgãos federais, estaduais e municipais, já vem seguindo essa agenda. Mas é preciso acompanhar de perto o que está sendo discutido, porque essa é cada vez mais uma

exigência mundial – afirmou.

O setor de máquinas possui seis fábricas que produzem turbinas para geração eólica no Brasil e aguarda a construção de uma sexta fábrica, com investimento chinês. Segundo Velloso, há expectativa para a regulação da geração eólica off-shore, ou seja, em alto-mar, que pode abrir uma nova fronteira de exploração no país.

- A geração de energia eólica off-shore tem potencial gigantesco de crescimento no Brasil. O setor de máquinas faz parte disso porque produz turbinas no país. A tecnologia tem evoluído muito rapidamente, melhorando a eficiência da geração – afirmou.

Sobre a transição energética, Velloso diz que ainda não há uma fórmula mágica, ou uma receita de bolo, que possa ser seguida por todos os países para reduzir as emissões de gases de efeito estufa. E vê com preocupação os movimentos que estão acontecendo na Europa, como consequência da redução do fornecimento de gás pela Rússia, em retaliação às sanções provocadas pela guerra na Ucrânia.

- Os europeus ficaram dependentes do gás da Rússia e agora muitas termelétricas mais sujas, até a carvão, estão sendo religadas às vésperas do inverno. A verdade é que ninguém ainda sabe como fazer a transição. Para países como o Brasil há um desafio a mais, que é o custo de capital para investimentos, porque nós temos juros muito elevados – explicou.

A indústria de máquinas chegou a levar um tombo de 40% após a depressão econômica vivida no país entre 2015 e 2018. Em 2020, mesmo na pandemia, conseguiu crescer 10%, favorecida pela readequação das cadeias globais de suprimentos, pela resiliência do agronegócio e por obras e concessões do setor de infraestrutura.

- Tivemos mais pedidos internos, por causa da pandemia. E o agronegócio se beneficiou dos preços elevados das commodities. No setor de infraestrutura, quem ganha leilão é obrigado a realizar investimentos. Então tudo isso deu suporte para o setor. No ano passado, tivemos crescimento recorde, embora a gente ainda não tenha recuperado os níveis de 2014 – afirmou Velloso.

Sobre as eleições, o presidente da Abimaq diz que, qualquer que seja o vencedor, o governo terá que voltar rapidamente a passar credibilidade na área fiscal para ter superávit nas contas públicas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/09/2022

COM CORTE DE GÁS RUSSO E SOB RISCO DE RACIONAMENTO, EUROPA ESTOCA COMBUSTÍVEL EM ALTO-MAR

Terminais para atracar navios estão abarrotados. Armazenamento flutuante chega a 1,4 milhão de toneladas

Por Bloomberg — Cingapura



Unidades de regaseificação de armazenamento flutuante Eemshaven LNG, esquerda, e Golar Igloo (FRSU), que juntas são chamadas de Eems Energy Terminal. Peter Boer/Bloomberg

Traders de energia e concessionárias de eletricidade têm estocado mais gás natural liquefeito no mar, uma estratégia atípica para acumular suprimentos para o inverno no hemisfério norte diante da séria escassez no mercado. Concessionárias com alta demanda por energia na Europa começaram a acumular carregamentos de

GNL na costa em uma corrida para substituir o gás da Rússia no inverno.

Não é possível simplesmente importar o combustível para estocá-lo em terra porque os terminais estão no limite e, portanto, optam por pagar para manter os navios nas proximidades. Importadores da Ásia e da América do Sul também aderiram à estratégia de estocagem flutuante para garantir suprimentos extras.

Ao mesmo tempo, traders buscam lucrar com o armazenamento de GNL para embolsar os ganhos quando os preços aumentarem durante os meses de inverno.

Os volumes de GNL no chamado armazenamento flutuante global atingiram 1,4 milhão de toneladas em 2 de setembro, o maior nível em dois anos, segundo a empresa de inteligência energética Kpler. O volume é quase igual ao total de importações da Espanha em agosto.

A estratégia, utilizada com frequência no mercado de petróleo, é rara no caso do GN, porque o combustível líquido evapora lentamente nos navios, o que dificulta longos períodos de armazenamento. Isso ilustra até que ponto importadores de gás estão dispostos a garantir combustível suficiente para o inverno.

Há pelo menos nove embarcações com GNL estocado no oceano, de acordo com dados de transporte da Bloomberg e Kpler. O navio-tanque British Partner estava ancorado no Mar da China Meridional este mês, depois de receber uma carga de gás de Omã e do Catar por meio de uma transferência de navio para navio perto da Malásia, mostram dados da Bloomberg. Enquanto isso, o Aristidis I está ancorado no Caribe com gás originário da República Dominicana e dos EUA, disse Mathew Ang, analista da Kpler.

Os preços do gás natural na Europa e na Ásia são negociados em máximas para esta época do ano diante do corte da oferta da Rússia para clientes importantes, o que aumenta a concorrência por remessas de GNL de fornecedores como EUA, Nigéria e Catar.

A demanda global por navios também impulsiona as taxas de frete, e traders dizem que ainda há espaço para mais altas. Em um sinal do nível de aperto do mercado, as maiores empresas de energia têm se recusado a liberar suas embarcações, como normalmente fazem no fim do verão no hemisfério norte.

“Esperamos mais armazenamento flutuante”, disse Oystein Kalleklev, CEO do armador Flex LNG Management. “No entanto, o mercado de transporte de gás GNL está em sua maior parte completo para o inverno, então esperamos que traders utilizem os navios em seu portfólio existente”.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2022

‘TRANSIÇÃO PARA AGRICULTURA ORGÂNICA NO BRASIL TERIA IMPACTO GLOBAL’, DIZ ESPECIALISTA

Para Johan Schot, estudar transformações profundas da história permite criar modelos de produção sustentáveis no campo e nas cidades

Por Naiara Bertão — São Paulo



Globalização: Para Schot, os agricultores deveriam se reconectar aos mercados locais **Divulgação**

Professor de história global e transições de sustentabilidade no Utrecht University Centre for Global Challenges, Johan Schot está à frente do Consórcio de Políticas de Inovação Transformadoras (TIPC, na sigla em inglês), como coordenador acadêmico da iniciativa. Participam agências de financiamento, pesquisadores e autoridades políticas de Ciência, Tecnologia e Inovação (STI), em nível

global, com a missão de desenvolver novas políticas para o enfrentamento dos desafios sociais e ambientais na corrida pela sustentabilidade.

Nesta entrevista, Schot diz que o Brasil, pode servir de exemplo positivo para outros países em desenvolvimento — e também desenvolvidos — na transição de modelos agrícolas.

- Pode soar como um desafio, mas não podemos esquecer que o Brasil, por meio da Embrapa, criou a “agricultura tropical” a partir do zero, tornando um bioma que antes se imaginava infértil (o Cerrado) uma das terras agrícolas mais produtivas do mundo - afirma.

Como funciona o Consórcio e quais as metas?

Estamos criando as Políticas de Inovação Transformadoras, que aspiram reformular as práticas insustentáveis que dominam as sociedades modernas, como a dependência em relação aos combustíveis fósseis, o consumo em massa e a produção linear. Fazemos isso acelerando o sistema de transformação, o que implica afastar-se das soluções rápidas e aproximar-se das soluções de longo prazo.

O senhor pode nos dar exemplos desse trabalho?

Em conjunto com a Agência de Inovação Sueca Vinnova, realizamos um experimento para projetar e implementar uma nova política para o sistema alimentar da Suécia. Entre os membros do TIPC estão as agências de financiamento à inovação e ministérios da área da Colômbia, Finlândia, Noruega, África do Sul e Suécia. Há programas adicionais associados em China, Brasil, Senegal, Gana e Quênia.

Um de seus principais projetos é o Deep Transitions Research Project. O que é e como se conecta com a Agenda 2030 da ONU e a jornada ESG ?

O projeto tem duas fases: Deep Transitions History e Deep Transitions Futures. Durante a primeira, a equipe analisa a história original de como a mudança social se desenrolou no passado para criar a atual “modernidade industrial” de sistemas insustentáveis (como os que proporcionam a mobilidade, a energia e os alimentos) sobre os quais nossas sociedades estão construídas.

Fomos capazes de identificar um conjunto de normas que dão sustentação a esses sistemas, como a produção linear, o consumo em massa ou a externalização dos custos ambientais e sociais, e quando, como e onde eles emergiram.

É um estudo do passado para modificar o futuro?



O Deep Transitions Futures pega esse conhecimento histórico para ajudar a desmontar práticas insustentáveis, redirecionando investimentos para uma transformação sistêmica da sustentabilidade. Em conjunto com uma Comissão de Investidores Globais, composta de figuras líderes nos setores de investimento privado e público, estamos criando uma nova filosofia de investimento para a transformação, denominada “Investimento Transformador”, que coloca a sustentabilidade e a mudança do sistema sociotécnico como prioridade.

Por que as companhias precisam olhar para as Deep Transitions?

Os investidores estão procurando novas oportunidades para investir em um futuro sustentável. Eles veem uma lacuna entre os investimentos atuais e os imensos desafios ecológicos e sociais enfrentados pelo mundo. Por um lado, precisamos de mais investimento, mas não se trata apenas de uma questão de investir mais, também é uma questão de investir de forma diferente.

O que é necessário, na sua opinião, para acelerar a transição para uma economia mais verde e socialmente responsável?

Ação coletiva. Financiadores públicos e privados precisam trabalhar juntos. Além disso, um forte foco em mudar o sistema no processo de investimento. Muitos ainda apoiam [apenas] a otimização dos sistemas. Isso não é mais suficiente.

Como a inovação ajuda na transição para uma economia mais verde?

A distinção mais importante é entre mudança de sistemas e otimização de sistemas. Muitas tecnologias respaldam a segunda. Por exemplo, a agricultura de precisão não leva a um novo tipo de agricultura, enquanto a agricultura regenerativa gera mudança de sistema. Uma economia verde precisa de novos sistemas para a energia, água, mobilidade, provisão de alimentos, orientados por novas normas ou princípios que ressaltem a circularidade, o fornecimento local, o compartilhamento e a neutralidade de carbono.

Como, na sua opinião, é possível diminuir o impacto da logística e dos transportes?

Precisamos de um maior grau de fornecimento local. Não faz sentido transportar tantos produtos por todo o mundo. A produção de alimentos é demasiado globalizada, os agricultores precisam reconectar-se aos mercados locais.

Países emergentes terão mais dificuldade em fazer a transição para essa nova economia de que precisamos?

Muitos países em desenvolvimento possuem ativos estratégicos, recursos naturais para criar, por exemplo, uma bioeconomia, que podem lhes dar a vantagem de largar primeiro nesse processo. Mas, para acelerar o ritmo, é preciso vontade política, apoio social e um entendimento de que existem outros modos de vida originais e melhores que o do mundo desenvolvido.

Qual é o papel do Brasil e das empresas brasileiras, nessa jornada?

O Brasil é um país grande em termos de população e de economia, que pode servir de exemplo positivo para outros países em desenvolvimento e também desenvolvidos! Algumas empresas já vêm aproveitando para criar produtos inovadores, como a Natura.

Dada a importância da agricultura brasileira para o mundo, a transição do agronegócio para a agricultura orgânica e de base biológica teria influência e impacto positivo em nível global. Isso pode soar como um desafio, mas não podemos esquecer que o Brasil, por meio da Embrapa, criou a “agricultura tropical” a partir do zero, tornando um bioma que antes se imaginava infértil (o cerrado)

uma das terras agrícolas mais produtivas do mundo. Uma parceria entre a indústria alimentícia brasileira e a Embrapa poderia abrir caminho no desenvolvimento de uma agricultura sustentável.

No Brasil, produtos sustentáveis ainda são consumidos por pequenos nichos. Como aumentar o engajamento do consumidor?

A educação é necessária, mas não é a solução. Os consumidores precisam ser incluídos na mudança dos sistemas, como um dos atores. Os mercados de sustentabilidade precisam de consumidores ativos que estejam dispostos a se tornar promotores de um estilo de vida sustentável, e os investidores podem ajudar a mobilizar os consumidores, investindo em plataformas nas quais os usuários possam trocar experiências e desenvolver novas ideias que ajudem a construir novos sistemas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/09/2022

MERCADO DE CARRO ELÉTRICO AVANÇA, MAS PREÇO E INFRAESTRUTURA DE RECARGA SÃO ENTRAVES

Modelos não são vendidos por menos de R\$ 100 mil no país, dificultando popularização da eletromobilidade. Associação defende incentivos para o segmento
Por Ítalo Bertão Filho, Especial Para O Prática ESG — São Paulo



Preço dos veículos trava popularização da eletromobilidade Arte O Globo/André Mello

Quando o engenheiro mecânico João Conrado do Amaral Gurgel, dono de uma modesta indústria de automóveis em São Paulo, desenhou, em 1974, o Itaipu, primeiro carro elétrico produzido no Brasil, se deparou com gargalos como baterias pesadas, baixa autonomia e infraestrutura inexistente.

Nos anos seguintes, ele chegou a vender carros elétricos para estatais, mas o projeto não foi adiante. Mais de 40 anos depois, o mercado de eletromobilidade é outro, com mais fabricantes, usuários e tecnologias, mas ainda enfrenta percalços.

Para seguir planos de descarbonização — desta vez, não por preço de combustível, mas para evitar a poluição —, a indústria automotiva tem apostado na produção de veículos elétricos. Somente em 2021, foram vendidos 6,6 milhões de veículos do tipo no mundo, de acordo com a Agência Internacional de Energia. Com as novas unidades, o número total de elétricos em circulação no final do ano passado somava 16,5 milhões.

No mercado brasileiro, a fatia desse tipo de automóvel é de apenas 2%, segundo dados da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE) e Fenabrave. Entre janeiro e julho deste ano, foram emplacados 23.563 veículos elétricos, representando uma alta de 34,5% em relação a igual período do ano passado. Os números podem parecer pequenos, mas, mesmo nos EUA, os elétricos representam apenas 5% do mercado de leves (carros e caminhonetes).

Uma pesquisa da consultoria Bain & Company divulgada ano passado mostrou que, em 2040, a expectativa é que mais da metade dos veículos saiam de fábrica com sistema totalmente elétrico. Mas para o mercado avançar, há gargalos a serem resolvidos, como a forma de carregamento.

As baterias em si já evoluíram bastante em comparação ao passado. O Itaipu, por exemplo, utilizava baterias de chumbo ácido, com baixa autonomia. Hoje, as baterias dos carros elétricos disponíveis

no mercado são feitas de lítio e possuem tempo de recarga menor. O tempo necessário para recarregá-las de novo quando os veículos estão em movimento também foi estendido.

Alguns automóveis chegam a ultrapassar 400 km de autonomia e os postos de recarga elétrica garantem abastecimento em menos de uma hora. Os problemas agora são outros, a começar pela concentração do lítio na Ásia, especialmente na China, que detém 80% do refino do material, de acordo com dados da BloombergNEF.

Rentabilidade

Em fala recente, o empresário Elon Musk, dono da Tesla, uma das principais montadoras de elétricos do mundo, afirmou que “as baterias de lítio são o novo petróleo”. O preço da tonelada de carbonato de lítio já está cerca de 70% acima do patamar de 2021. O material, junto ao níquel e ao cobalto respondem por cerca de 40% do custo de uma célula de bateria, o que impacta diretamente no preço.

Os veículos 100% elétricos mais baratos no Brasil variam entre R\$ 140 mil a R\$ 290 mil. O Volvo XC40, o mais vendido no primeiro semestre de 2022, é oferecido por R\$ 310 mil. Mas há carros como o sedã elétrico esportivo Mercedes AMG EQS 53 4MATIC+, que custa a bagatela de R\$ 1,35 milhão. Mesmo os modelos Tesla importados não saem por menos de R\$ 500 mil.

Há um projeto de lei (PL 403/2022) tramitando no Senado que busca zerar os impostos de importação de carros elétricos e híbridos no Brasil, o que, segundo cálculos apresentados, poderia reduzir preços em até 20% até o fim de 2025. Mas não é só isso que garantiria um acesso maior. A infraestrutura de recarga também precisa evoluir.

— O carregamento de automóveis depende de um investimento muito alto ainda. A infraestrutura para linhas de transmissão já existe: o problema está nos pontos finais de carregamento — afirma Carlos Libera, sócio da consultoria Bain & Company.

O Brasil possui hoje apenas 1.250 postos de recarga, segundo a ABVE. Boa parte está em São Paulo, que concentra 47% do total — a capital paulista tem 400 pontos, espalhados por shoppings, prédios comerciais, residenciais e postos.

O investimento para integrar uma estação de recarga rápida a um posto de combustíveis pode chegar a R\$ 500 mil, de acordo com Antonio Calcagnotto, presidente interino da ABVE e diretor de Relações Governamentais e Sustentabilidade da Audi. Hoje, a recarga em si é feita de forma gratuita na maioria dos postos, o que dificulta a rentabilidade do negócio e sua popularização.

Parte dos consumidores de elétricos optam pelo carregamento em casa. Mas o custo do megawatt-hora e as dificuldades estruturais das residências podem atravancar esse tipo de carga.

— Os condomínios não estão preparados hoje para suportar a recarga de carros elétricos. Se já é complicado para uma pessoa isolada fazer a sua recarga, imagine um universo de 50 moradores tentando recarregar seus carros — pondera Ricardo David, fundador da Elev, empresa que trabalha com gestão e comercialização de estações de recarga.

David acrescenta:

— Além disso, o custo do megawatt-hora, muitas vezes em bandeira vermelha, é muito alto. Por isso, a solução dos eletropostos pode ser mais interessante.

A Shell inaugurou há poucos meses o primeiro eletroposto de carga rápida para carros elétricos em São Paulo e cobra menos de R\$ 2 por kWh. A recarga de um veículo e com bateria de 40 kWh sai em torno de R\$ 80.

O professor Eduardo Pellanda teve problemas para autorizar o carregamento de seus automóveis elétricos em seu prédio.

— Moro em um edifício e tive que convencer o condomínio, fazendo uma estimativa de quanto eu gastava e devolvendo esse valor — recorda.

Entusiasta da eletromobilidade, desde 2014, Pellanda já teve diferentes modelos elétricos e híbridos e observa uma evolução. O pós-venda, por exemplo, mudou. Antes, ele precisava levar o carro para outro estado para fazer a manutenção. Hoje, isso não é preciso, e o custo é menor.

Estímulo em EUA e China

Para estimular o mercado, alguns países têm adotado políticas de incentivo. Nos EUA, por exemplo, o pacote de leis sobre mudanças climáticas do presidente Joe Biden, aprovado recentemente, engloba incentivos para a eletrificação das frotas. Os consumidores devem ganhar subsídio de US\$ 7,5 mil para a compra de elétricos que custem menos de US\$ 55 mil.

No começo de agosto, a China estendeu, sem data de término, a isenção de impostos para elétricos, que foi instituída em 2014 e iria até dezembro.



A chinesa Caoa Cherry produzirá híbridos na fábrica de Goiás — Foto: Divulgação

No Brasil, por ora, alguns estados já oferecem IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores) mais barato para elétricos e híbridos, como é o caso do Rio de Janeiro, cuja alíquota é de 0,5% ante 1,5% do gás natural ou híbridos e 4% do carro a combustão. O Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), porém, é mais alto para o elétrico do que o de etanol. ABVE defende uma política de incentivos para o setor.

Aposta nos híbridos a etanol

No Brasil, as montadoras ainda divergem sobre qual deve ser o modelo hegemônico no futuro, mas apostam em soluções elétricas e movidas a biocombustíveis, como o caso dos veículos híbridos. Duas fabricantes, Toyota e Caoa Chery, já produzem modelos híbridos que utilizam etanol. Outras fabricantes, como a Stellantis (dona da Jeep, Peugeot, Citroën e outras marcas), a Volkswagen e a Nissan já anunciaram planos para produzir esse tipo de automóvel no futuro.

Essas companhias estão de olho em um filão de mercado: o de veículos menos poluentes. Se, para Europa e Estados Unidos, os elétricos parecem a melhor alternativa, especialistas apontam que os híbridos a etanol podem fazer mais sentido por aqui, já que a produção local do biocombustível é ampla e acessível.

— Pelo know-how do Brasil na área de biocombustíveis, acreditamos que um modelo que combine isso com eletrificação deve ganhar escala — diz a diretora de Sustentabilidade da Toyota na América Latina, Viviane Mansi.

A Toyota foi a primeira no mundo a produzir um híbrido, o Prius, na década de 1990. O modelo movido a etanol e eletricidade chegou ao mercado, no modelo Corolla sedan, em 2019. Os produzidos aqui, nas fábricas de Sorocaba e Indaiatuba (SP), são também exportados para a América Latina. Em maio, a montadora também fechou uma parceria com a White Martins para testar a tecnologia das células de combustível de hidrogênio.

A Nissan também está testando a célula de combustível, mas utilizando etanol. Em junho, renovou a parceria com o Instituto de Energia e Pesquisas Energéticas e Nucleares (Ipen) para desenvolver uma nova tecnologia que usa etanol para gerar energia elétrica dentro do motor. Sem necessidade,

portanto, de postos de recarga elétrica. O desafio agora do projeto do SOFC (sigla em inglês para Célula de Combustível de Óxido Sólido) é diminuir o tamanho do sistema e aprimorar o funcionamento.

Na estratégia da companhia, chamada de Ambition 2030, está o desenvolvimento de 23 modelos eletrificados até 2030, dos quais, 15 são 100% elétricos. A expectativa é que até metade de suas vendas já sejam de modelos híbridos e elétricos até lá.

— Não sei se vamos ter uma tecnologia dominante em termos de propulsão de veículos. Acho que vamos ter os 100% elétricos, híbridos e híbridos plug-in (que têm tomada para recarga elétrica) convivendo — afirma o presidente da Nissan Mercosul e diretor geral no Brasil, Airtou Cousseau.

A chinesa Caoa Chery aposta nos elétricos e nos híbridos. O iCar, importado da China, começou a ser comercializado por R\$ 139,9 mil em junho.

— Para cada veículo a combustão, temos um similar elétrico. Damos o direito ao consumidor de escolher o produto que quiser — afirma o CEO da Caoa, Mauro Correia.

Em junho, a montadora anunciou que irá fabricar os híbridos em sua fábrica de Anápolis (GO), onde produz também elétricos — a de Jacareí (SP) será adaptada para a fabricação de veículos elétricos nos próximos anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO LIBERA R\$ 1,7 BILHÃO DO ORÇAMENTO SECRETO APÓS DECRETO DE BOLSONARO

Verbas foram desbloqueadas após o presidente Jair Bolsonaro assinar decreto na véspera do 7 de Setembro. Governo adiou repasses da cultura e da ciência e tecnologia para conseguir o dinheiro.

Por Daniel Weterman e Adriana Fernandes

BRASÍLIA - O governo federal liberou o pagamento de R\$ 1,7 bilhão em emendas do orçamento secreto dois dias após o presidente Jair Bolsonaro assinar um decreto, na véspera do feriado de 7 de Setembro, destravando as verbas de interesse dos parlamentares. Bolsonaro adiou repasses da cultura e da ciência e tecnologia para abrir o espaço para as emendas.



Manobra de Bolsonaro para destravar emendas do orçamento ocorreu a pedido do presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-SL)> Foto: Adriano Machado/Reuters.

As verbas estavam bloqueadas desde o início de agosto. De lá para cá, o presidente assinou duas medidas provisórias prorrogando repasses que estava obrigado por lei a fazer ainda em 2022, relativos ao setor cultural e ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT). A manobra libera R\$ 5,6 bilhões ainda

neste ano para irrigar o orçamento secreto, conforme o Estadão revelou em 31 de agosto.



Com o decreto assinado e publicado no dia 6 de setembro, em edição extra do Diário Oficial da União, os órgãos do governo ficaram livres para destravar as emendas que estavam bloqueadas. É uma demanda do presidente da Câmara, Arthur Lira (Progressistas-AL), e de outros líderes do Centrão, que pressionam o Executivo para liberar os pagamentos até a data das eleições.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, **caput**, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto nos art. 8º e art. 13 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, e no art. 61 da Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021,

DECRETA:

Art. 1º O Decreto nº 10.961, de 11 de fevereiro de 2022, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 16.

.....

Parágrafo único. A adoção das providências de que tratam os incisos II e IV do **caput** deste artigo aplica-se, no que couber, aos atos legais publicados que não tenham sido considerados no relatório previsto no § 4º do art. 62 da Lei nº 14.194, de 2021, e que afetem os limites de despesas estabelecidos em decorrência do referido relatório, desde que estejam em conformidade com decisão da Junta de Execução Orçamentária, dispensada a observância do prazo de que trata o inciso IV do **caput** deste artigo." (NR)

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 6 de setembro de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Paulo Guedes

Decreto assinado pelo presidente Jair Bolsonaro e pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, na véspera do 7 de Setembro permitiu desbloqueio de verbas do orçamento secreto.

Tecnicamente, o valor de R\$ 1,7 bilhão diz respeito à verba desbloqueada nos ministérios carimbada com as emendas de relator, que alimentam o orçamento secreto, esquema revelado pelo Estadão. Com o desbloqueio, o governo está pronto para empenhar os recursos, ou seja, garantir o pagamento aos redutos eleitorais dos parlamentares. Na prática, os padrinhos das emendas poderão fazer propaganda com os recursos liberados. O governo usa os repasses em troca de apoio político no Congresso.

O Ministério do Desenvolvimento Regional, uma das pastas mais estratégicas para o orçamento secreto, aquela que usa o dinheiro para doar tratores e asfaltar ruas a pedido dos parlamentares, foi priorizada no desbloqueio, com R\$ 1,1 bilhão liberado. O Ministério do Meio Ambiente, por outro lado, ficou atrás e só conseguiu R\$ 8,5 milhões na manobra. As informações foram levantadas pela Consultoria de Orçamento da Câmara com dados do governo federal.

Disputa

O decreto de Bolsonaro provocou críticas no Congresso, especialmente da oposição. Parlamentares querem votar um projeto para reverter a decisão do governo e ameaçam derrubar o decreto no Supremo Tribunal Federal (STF). As duas medidas provisórias assinadas por Bolsonaro que permitiram a manobra também estão no alvo.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), é pressionado a devolver as medidas provisórias, o que obrigaria o governo a pagar os recursos para o setor cultural e para o fundo de ciência e tecnologia. Em uma reunião na terça-feira, 6, com um grupo de congressistas, Pacheco disse que deixaria para resolver o assunto depois do 7 de Setembro. Bolsonaro, porém, assinou o decreto antes.

Pacheco defendeu os repasses da cultura e da ciência e tecnologia, independentemente da decisão sobre as medidas provisórias. "Tratarei amanhã (sexta-feira) ou segunda com o Ministério da

Economia a respeito das leis da cultura e do piso da enfermagem. Não tenho ainda como fechar questão”, afirmou ao Estadão nesta quinta-feira.

Nos bastidores, cresce a possibilidade de uma nova flexibilização no teto de gastos ainda neste ano para viabilizar os pagamentos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/09/2022

BTG PACTUAL FAZ OFERTA POR ATIVOS DA MMX, MAS DESAGRADA TANTO A EIKE QUANTO A CREDORES

Banco fez oferta por debêntures da Anglo American detidas pelo empresário, que foi prontamente aprovado; acordo deve ser questionado na Justiça

Por Cynthia Decloedt

O BTG Pactual fez proposta direta para a compra de debêntures emitidas pela Anglo American e que fazem parte do processo de falência da MMX, a antiga mineradora de Eike Batista. A oferta conseguiu colocar Eike e seus credores do mesmo lado. Ambos estão insatisfeitos com a solução e vão à Justiça, apurou o Estadão/Broadcast.

O entendimento é de que o BTG está sendo favorecido, pois o banco apresentou proposta no dia seguinte à divulgação das novas condições para a venda das debêntures pela Juíza Claudia Helena Batista, da 1.ª Vara Empresarial de Belo Horizonte. A decisão elimina a hipótese de novo leilão, que chegou a ser marcado para segunda-feira, dia 12.

Além disso, o prazo para apresentação de propostas seria de três dias úteis, contados a partir das 18h de segunda-feira. A ideia era garantir a venda por pelo menos R\$ 360 milhões.



Eike Batista tenta leiloar ativos da MMX
Foto: Reuters/Ueslei Marcelino

Conforme documentos obtidos pela reportagem, o BTG apresentou proposta na terça-feira, que foi prontamente aceita pelo administrador judicial da MMX. A XP Asset e o Banco Modal manifestaram interesse em entrar no processo ontem.

No entanto, como a proposta do BTG Pactual já foi aceita pelo administrador, os demais proponentes teriam de apresentar oferta 1% superior aos R\$ 360 milhões e mais 3% sobre

a oferta para custeio da due diligence feita pelo BTG para aquisição do ativo.

A venda direta deverá atrair bem menos dinheiro do que em leilão – na última vez em que o certame fracassou, o preço era de R\$ 1,25 bilhão. Os recursos arrecadados vão para a redução da dívida da MMX, incluindo o acordo de delação que a empresa fechou com o Supremo Tribunal Federal (STF).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/09/2022

PETRÓLEO SOBE 3,89% COM DÓLAR ENFRAQUECIDO

Commodity acumulou leve queda na semana, influenciada por decisão da Opep+

Por Ilana Cardial

Os contratos futuros do petróleo subiram cerca de 4% nesta sexta-feira, 9, apoiados em um dólar enfraquecido ante as demais moedas. Na semana, porém, marcada pela decisão da Organização de Países Exportadores de Petróleo e aliados (Opep+) de cortar a produção, a commodity acumulou leve queda.

Na New York Mercantile Exchange (Nymex), o petróleo WTI para outubro avançou 3,89%, para US\$ 86,79 o barril, mas teve leve queda de 0,09% na semana. Na Intercontinental Exchange (ICE), o Brent para novembro fechou em alta de 4,14% (US\$ 3,69), para US\$ 92,84, na sessão e acumulou perda semanal de 0,19%.



Commodity acumulou leve queda na semana, influenciada por decisão da Opep+ Foto: Estadão

Para o analista Edward Moya, da Oanda, os preços do petróleo estão subindo devido aos riscos de oferta e à medida que se entende que o dólar atingiu o pico ante rivais, mesmo que provisoriamente. “Ultimamente, tem havido principalmente más notícias para os preços do petróleo, pois as preocupações com a demanda pioraram devido à deterioração da situação da covid-19 na China, um salto surpreendente nos estoques e nas expectativas dos líderes mundiais continuarem a esgotar as medidas de emergência para reduzir os preços da energia”, diz.

Paralelamente, porém, com o risco de interrupções de ofertas de energia da Rússia para o restante da Europa, o barril do petróleo deve permanecer acima dos US\$ 90 por mais alguns meses, prevê Moya.

Na avaliação do Commerzbank, o efeito positivo que a Opep+ esperava ter com o corte marginal em sua produção - comunicado no início da semana - não durou muito. “Ao contrário, os preços literalmente despencaram nos dias seguintes. Desde o pico imediatamente após a decisão de segunda-feira, os preços do petróleo caíram até 10%”, diz o banco alemão, que considera que será “interessante” ver quão disposto está o cartel em “sentar e assistir os preços caírem”.

Com o próximo encontro marcado para 5 de outubro, a expectativa do Commerzbank é que tanto a Opep quanto a Agência Internacional de Energia respondam reduzindo suas projeções de demanda em seus relatórios mensais, com publicação programada para semana que vem.

Também nesta sexta, a Baker Hughes, companhia que presta serviços ao setor, informou que o número de poços e plataformas de petróleo em atividade nos Estados Unidos caiu 5 na semana, a 591.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/09/2022

CHINA, O GIGANTE COM A CONFIANÇA ABALADA

Sob lockdowns, verão mais quente em 60 anos e falta de chuva, economia perde ritmo e derruba o otimismo do país

Por Luciana Dyniewicz

Polo tecnológico da China, a cidade de Shenzhen entrou em lockdown no fim de semana passado para testar em massa sua população devido ao aumento de casos de covid. Na segunda, o governo mudou as restrições de distanciamento social e passou a restringir o deslocamento total apenas a bairros considerados de risco alto e médio. Em alguns locais, estabelecimentos como cinemas e

teatros permanecerão fechados. Ainda que não seja o lockdown radical que vinha sendo visto até agora, a situação não favorece a economia chinesa, que vem sofrendo golpe atrás de golpe neste ano.

Além dos lockdowns – sendo o de 65 dias em Xangai, no primeiro semestre, o mais duro deste ano –, os efeitos de um verão de altas temperaturas também prejudicaram a economia do país. Em algumas regiões chinesas, foi o verão mais quente dos últimos 60 anos. Com as temperaturas ultrapassando os 40°C, a falta de chuvas e o importante Rio Amarelo (fonte de energia elétrica e via de escoamento de mercadorias) em um nível historicamente baixo, fábricas tiveram de suspender suas operações e a produção de grãos, como milho, caiu.



Ao fundo, obra em Pequim; a construção civil, responsável por 25% do PIB chinês, está em crise Foto: Thomas Peter/Reuters

A esses fatores, soma-se a perda de confiança do consumidor. De acordo com o escritório de estatísticas da China, desde abril, a confiança no país está em seu patamar mais baixo da série histórica, iniciada nos anos 1990. Nos últimos meses, o indicador ficou ao redor de 87 e 88 pontos, em uma escala de 0 a 200, na qual números inferiores a 100 indicam pessimismo.

O desânimo do consumidor chinês está diretamente relacionado à crise do setor imobiliário, que se desenrola há mais de um ano e é o grande problema do país hoje. Em 2021, o segmento começou a dar sinais de que passaria por um período muito difícil após o governo de Xi Jinping, preocupado com o alto nível de alavancagem das construtoras, passar a restringir o acesso ao crédito a essas empresas. Jinping sinalizou que os imóveis não deveriam ser alvos de especulação, como vinha ocorrendo, mas servir de moradia aos chineses.

Após o governo passar a dificultar o acesso ao crédito para as construtoras, algumas delas, sem dinheiro, interromperam as obras. Na esteira, parte dos compradores, que já tinha arcado com um bom valor do imóvel, começaram a boicotar o pagamento das prestações.

Lá, as companhias lançam seus projetos imobiliários, vendem parte das unidades recebendo entradas ao redor de 60% do valor, e financiam o restante, que vai sendo pago pelo futuro proprietário enquanto a obra é erguida. Quando a construção é concluída, o apartamento costuma estar quitado. Portanto, compradores já haviam desembolsado valores significativos quando obras foram paralisadas.

“Isso foi um sufoco para a autoridade chinesa. Essas pessoas que estavam protestando (os compradores) tiveram um alívio no pagamento das prestações. Mas a questão é que, hoje, os papéis das construtoras são negociados a preços muito baixos no mercado secundário, a preços quase de default”, diz o economista-chefe da gestora JGP, Fernando Rocha.

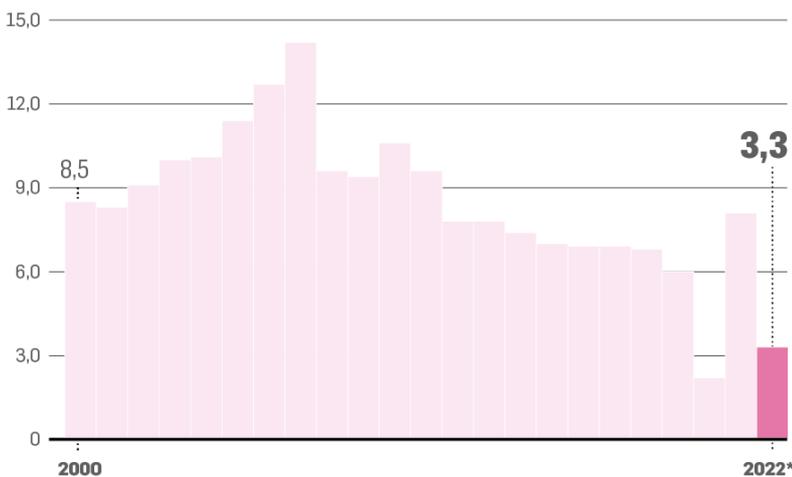
Para tentar aliviar a crise, o governo tem atuado de modo discreto. O Banco Central deu crédito barato a bancos de desenvolvimento, que, por sua vez, repassaram à construtoras. O problema é que os consumidores não confiam mais nessas empresas e o setor não consegue mais vender como antes. Segundo o economista Livio Ribeiro, do Instituto Brasileiro de Economia (FGV/Ibre), tem havido um empocamento de liquidez por falta de demanda. “Há uma diretriz para conceder crédito, mas ninguém quer pegar esse crédito”, diz.

DESÂNIMO CHINÊS

PIB e confiança do consumidor recuam na China

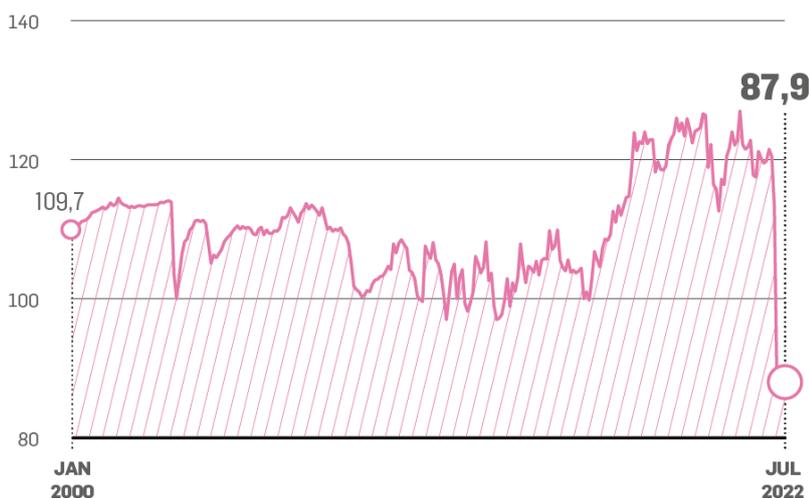
Variação no PIB

EM PORCENTAGEM



Confiança do consumidor

EM PONTOS**



*PROJEÇÃO DO FMI; ** O ÍNDICE VARIA DE 0 A 200; 200 INDICA EXTREMO OTIMISMO E 0, EXTREMO PESSIMISMO

FONTE: FMI // INFOGRÁFICO: ESTADÃO

diferente da China que a gente conhecia. Antigamente, ela ajudava a economia global, agora ela seria mais neutra”, avalia.

Laura lembra que a estrutura da economia chinesa é diferente da de quando o PIB crescia dois dígitos ao ano. Há dez anos, o governo vem tentando mudar a base da economia, que antes era focada em grandes investimentos em infraestrutura e exportações e começa, agora, a ser

Ribeiro destaca ainda que, como Xi Jinping quer desalavancar o setor imobiliário, a maior parte do crédito liberado pelo governo é para as incorporadoras concluírem obras, não para lançarem novos projetos. “Isso não gera demanda. Para tirar o setor do buraco, seria preciso gerar demanda por novas construções”, acrescenta.

A situação se torna mais grave porque o setor da construção é responsável por cerca de 25% do Produto Interno Bruto (PIB) chinês. Sua desaceleração, portanto, freia todo o crescimento econômico. De acordo com Rocha, da JGP, o PIB da construção pode cair de 5% a 8% em 2022.

Assim, a crise do segmento, ao lado do lockdown de Xangai, está entre os principais fatores que fizeram o governo indicar que desistiu de perseguir sua meta de crescimento do PIB para 2022, que havia sido fixada em 5,5%. Hoje, o Fundo Monetário Internacional (FMI) projeta que o PIB avançará 3,3% neste ano. Com exceção de 2020, quando a economia chinesa cresceu apenas 2,2% por causa da crise da pandemia, esse seria o número mais baixo desde, ao menos, 1980.

O Itaú Unibanco estima um crescimento de 3,2% para a China em 2022. A economista do banco Laura Pitta destaca que os dados de vendas no varejo têm surpreendido negativamente e que, portanto, o PIB pode ser mais baixo do que o projetado atualmente. “Acho que 3% seria o piso. Esse é um cenário

impulsionada pelo consumo interno. Isso significa que não há mais tanto espaço para crescer a taxas altas como as do passado. “A China está convergindo para um ritmo de crescimento mais próximo das economias desenvolvidas. É um processo longo de transformação, mas é difícil esperar que o país vai ser fonte de demanda de commodities daqui para frente”, acrescenta.

Para o mundo, talvez o grande entrave esteja no fato de a desaceleração chinesa ocorrer em um momento em que há risco de recessão nos Estados Unidos e na Europa. Das outras vezes em que isso ocorreu, como na crise financeira de 2008, a China serviu como um contrapeso, dado que continuou crescendo e demandando produtos de países como o Brasil. “Isso era muito importante para o mundo emergente. Dessa vez, é diferente”, acrescenta Ribeiro, do Ibre.

Nos países emergentes, os setores ligados a commodities metálicas deverão sofrer mais. Isso porque o modelo adotado pelo governo chinês para desacelerar a economia prevê justamente esse freio em investimentos de infraestrutura e na construção civil. Por outro lado, a população de classes mais baixas na China, que está começando a ter um maior poder de compra, deve continuar expandindo a demanda por alimentos, o que pode favorecer a exportação brasileira de commodities agrícolas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/09/2022

GOVERNO ESTUDA NOVO MODELO DE LEILÃO DE RODOVIA PARA BARATEAR PEDÁGIO

Medida tem potencial para reduzir em até 22% o valor da tarifa

Por Antonio Temoteo

BRASÍLIA - O governo federal estuda incluir nos contratos das próximas concessões rodoviárias uma cláusula que prevê o compartilhamento de risco de demanda do operador privado com a União. Segundo técnicos da equipe econômica ouvidos pelo Estadão/Broadcast, a medida tem potencial para reduzir em até 22% o valor da tarifa de pedágio.

Pela proposta em estudo no Ministério da Economia e apresentada ao Ministério da Infraestrutura, os contratos devem prever revisões periódicas, a cada quatro ou cinco anos, para avaliação dos efeitos econômicos, financeiros e de tráfego nas rodovias. Se a demanda de veículos projetada nos editais não for atingida, a ideia é que a concessionária possa suspender o cronograma de obras previstas.

Além disso, se o contrato estiver nos últimos 10 anos de vigência, o prazo poderá ser prorrogado ou, em último caso, o valor da tarifa será aumentado. Segundo técnicos que conhecem o assunto, a medida em estudo foi pensada para reduzir o número de devoluções de concessões rodoviárias.

Atualmente, o risco de demanda das concessões rodoviárias é absorvido pelo operador privado. E os contratos não preveem mecanismos e gatilhos para mitigar os eventuais efeitos de uma demanda super dimensionada.

A medida não valerá para os contratos vigentes, somente para leilões futuros. A ideia é que esse instrumento reduza o número de devoluções e garanta segurança jurídica aos contratos.

Segundo um técnico do governo, as concessões realizadas entre 2012 e 2014 apresentaram problemas graves para estimar a demanda de veículos que trafegariam pelas rodovias.

Como mostrou o Estadão/Broadcast, quem assumir a Presidência da República em 2023 terá de enfrentar um problema que tem preocupado o setor de infraestrutura, relativo aos processos de devolução de projetos que foram leiloados, mas não deram certo. Desde que a regulamentação do tema foi editada, em 2019, nenhuma relicitação saiu do papel. Seis concessionárias de rodovias e três de aeroportos já apresentaram pedidos ao governo.

Estão na fila da “devolução amigável” a Via-040 (BR-040), MS Via (BR-163/MS), Concebra (BR-060/153/262), Autopista Fluminense (BR-101/RJ), Rota do Oeste (BR-163/MT), Rodovia do Aço (BR-393), além dos aeroportos de São Gonçalo, Viracopos e do Galeão, que se juntou à lista recentemente.

A ideia do governo é que eventuais problemas na projeção de demandas sejam resolvidos com as soluções propostas. As medidas em estudo foram encaminhadas ao Ministério da Infraestrutura por meio de duas notas técnicas do Ministério da Economia. Essas propostas precisam estar previstas nos próximos editais de licitação e nos contratos assinados com as empresas que arrematarem os empreendimentos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/09/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

COMPRADORES ESTOCAM GÁS NATURAL NO MAR ANTES DO INVERNO EUROPEU

Concessionárias com alta demanda por energia na Europa começaram a acumular carregamentos de GNL na costa em uma corrida para substituir o gás da Rússia no inverno

Por Ann Koh, Bloomberg



Navio-tanque de gás natural liquefeito (GNL) na França — Foto: Martha Irvine/AP

Traders de energia e concessionárias de eletricidade têm estocado mais gás natural liquefeito no mar, uma estratégia atípica para acumular suprimentos para o inverno no hemisfério norte diante da séria escassez no mercado.

Concessionárias com alta demanda por energia na Europa começaram a acumular carregamentos de GNL na costa em uma corrida para substituir o gás da Rússia no

inverno. Não é possível simplesmente importar o combustível para estocá-lo em terra porque os terminais estão no limite e, portanto, optam por pagar para manter os navios nas proximidades.

Importadores da Ásia e da América do Sul também aderiram à estratégia de estocagem flutuante para garantir suprimentos extras. Ao mesmo tempo, traders buscam lucrar com o armazenamento de GNL para embolsar os ganhos quando os preços aumentarem durante os meses de inverno.

Os volumes de GNL no chamado armazenamento flutuante global atingiram 1,4 milhão de toneladas em 2 de setembro, o maior nível em dois anos, segundo a empresa de inteligência energética Kpler. O volume é quase igual ao total de importações da Espanha em agosto.

A estratégia, utilizada com frequência no mercado de petróleo, é rara no caso do GNL, porque o combustível líquido evapora lentamente nos navios, o que dificulta longos períodos de armazenamento. Isso ilustra até que ponto importadores de gás estão dispostos a garantir combustível suficiente para o inverno.

Há pelo menos nove embarcações com GNL estocado no oceano, de acordo com dados de transporte da Bloomberg e Kpler. O navio-tanque British Partner estava ancorado no Mar da China Meridional este mês, depois de receber uma carga de gás de Omã e do Catar por meio de uma transferência de navio para navio perto da Malásia, mostram dados da Bloomberg. Enquanto isso, o Aristidis I está ancorado no Caribe com gás originário da República Dominicana e dos EUA, disse Mathew Ang, analista da Kpler.

Os preços do gás natural na Europa e na Ásia são negociados em máximas para esta época do ano diante do corte da oferta da Rússia para clientes importantes, o que aumenta a concorrência por remessas de GNL de fornecedores como EUA, Nigéria e Catar.

A demanda global por navios também impulsiona as taxas de frete, e traders dizem que ainda há espaço para mais altas. Em um sinal do nível de aperto do mercado, as maiores empresas de energia têm se recusado a liberar suas embarcações, como normalmente fazem no fim do verão no hemisfério norte.

“Esperamos mais armazenamento flutuante”, disse Oystein Kalleklev, CEO do armador Flex LNG Management. “No entanto, o mercado de transporte de gás GNL está em sua maior parte completo para o inverno, então esperamos que traders utilizem os navios em seu portfólio existente”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/09/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CAI 15% EM AGOSTO

Com isso, a empresa registra no acumulado dos últimos oito meses queda de 15,6% na comparação com o mesmo período do ano passado

Por Victoria Netto, Valor — São Paulo



Terminal logístico da Wilson, Sons em Salvador (BA), onde a empresa foi fundada — Foto: Divulgação/ Wilson.Sons

A empresa de logística portuária Wilson Sons movimentou 78,0 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) em agosto, queda de 15,1% em relação ao volume do mesmo mês de 2021. Do total registrado no mês passado, 55,5 mil foram de unidades cheias, 16,8% menor em relação a dezembro do ano anterior, enquanto os contêineres vazios somaram 22,5 mil TEUs, recuo de

10,5% na mesma base de comparação.

No Terminal Rio Grande foram movimentados 50,1 mil TEUs no mês passado, queda de 12,5% ante o mesmo mês de 2021. Já no Terminal Salvador, o volume mensal caiu 19,4%, para 27,9 mil TEUs, no comparativo anual. O número de manobras portuárias, por sua vez, subiu 2,5% em agosto, para 4.813.

Com isso, a Wilson Sons registra no acumulado dos últimos oito meses queda de 15,6% na comparação com o mesmo período do ano passado, somando 604 mil TEUs no total geral em 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/09/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E BANCO MUNDIAL VÃO PROMOVER ESTUDO PARA MAPEAR INFRAESTRUTURA 4.0 NO BRASIL

Por Estevão Taiar e Lu Aiko Otta, Valor — Brasília



Foto : Beth Santos/Secretaria Geral da PR

O Ministério da Economia e o Banco Mundial estão próximos de assinar um contrato para que o órgão multilateral realize estudo a fim de diagnosticar o nível em que a infraestrutura 4.0 ou a infratech está no Brasil. O conceito é considerado inovador pela área econômica.

Segundo uma fonte afirmou nessa sexta-feira (9) ao Valor, a infratech “é uma convergência de infraestruturas com base

muito forte na rede de telecomunicações, com o objetivo de [oferecer] ganhos de eficiência e produtividade” a empresas e cidadãos.

A fonte citou o exemplo de um aplicativo, já desenvolvido, que usa a trepidação dos trilhos de trens para calcular o peso dos veículos que viajam sobre ferrovias entre o Porto de Santos (SP) e o interior do Estado, e assim “otimizar o escoamento da produção”.

Atualmente, o contrato está na área jurídica do Banco Mundial e deve ser assinado em “poucos dias ou nas próximas semanas”. A partir daí, o órgão multilateral terá seis meses para apresentar o trabalho.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2022

USINAS JÁ FIXARAM PREÇO DE EXPORTAÇÃO DE 31% DA PRÓXIMA SAFRA DE AÇÚCAR

Em agosto, foram hedgeados 827 mil toneladas
Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo

As usinas brasileiras fixaram, ao longo de agosto, o preço de 827 mil toneladas de açúcar a serem exportadas na próxima safra (2023/24), conforme levantamento da Archer Consulting.

O valor médio das fixações no mês ficou em R\$ 2.201 por tonelada de açúcar posta no porto de Santos.

Até 31 de agosto, já havia 7,42 milhões de toneladas de açúcar hedgeadas para a próxima temporada, ou 30,9% do que se espera que seja exportado na próxima temporada.

O valor médio de fixação está em 17,50 centavos de dólar a libra-peso (sem prêmio de polarização), o equivalente a R\$ 2.240 por tonelada posta no porto de Santos (com prêmio de polarização).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/09/2022

ASSINADA LEI QUE AUTORIZA DRAWBACK PARA COMPRA DE SERVIÇOS

Exportadores poderão aproveitar isenção a partir de 2023
Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília



© **Ricardo Botelho/Minfra**

A partir de 2023, exportadores brasileiros poderão comprar serviços como transporte, seguro, manejo e armazenagem de cargas com suspensão de tributos. Foi sancionada hoje (5) lei 14.440 que institui o drawback [suspensão de serviços].

A ampliação do mecanismo de drawback foi inserida na mesma lei que cria o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária

no país (Renovar). Ele pretende acelerar a retirada de circulação de veículos em fim de vida útil.

Benefício reconhecido pela Organização Mundial do Comércio, o drawback permite a suspensão ou isenção do Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição sobre o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) sobre insumos usados em mercadorias produzidas para a venda no exterior. A nova lei estendeu o mecanismo aos exportadores que adquirem serviços durante a produção.

Para ter direito ao benefício, o exportador precisa comprovar que os serviços sejam direta e exclusivamente vinculados à exportação ou à entrega, no exterior, de produto que se beneficie do mecanismo de drawback.

Segundo o Ministério da Economia, a nova lei contribuirá para a inserção de empresas brasileiras no exterior, gerando redução de encargos e melhorando a competitividade dos exportadores locais.

Até agora, o drawback só era concedido para a compra de insumos nacionais e estrangeiros destinados à industrialização de produtos a serem exportados. Em 2021, o mecanismo amparou a exportação de mais de US\$ 61 bilhões, segundo a Secretaria de Comércio Exterior. Com a nova legislação, os serviços passarão a ter o mesmo tratamento dos insumos físicos.

Competitividade

A suspensão do PIS/Cofins para a aquisição de serviços relacionados à exportação de mercadorias custará cerca de R\$ 1,1 bilhão em 2023. O custo fiscal, informou o Ministério da Economia, em Brasília, está previsto no projeto da Lei Orçamentária (PLOA) do próximo ano, encaminhado ao Congresso Nacional no último dia 31.

De acordo com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), os serviços representam 35,7% do valor adicionado às exportações brasileiras de bens manufaturados.

Segundo estudo conjunto do Ministério da Economia e do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud), diversos membros do G20 – grupo das 20 maiores economias do planeta – aplicam isenções tributárias semelhantes para a compra de serviços: África do Sul, Alemanha, Arábia Saudita, Argentina, França, Itália, México, Reino Unido, Rússia e União Europeia.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 09/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ACELEN FECHA PARCERIA COM RAÍZEN PARA FORNECIMENTO DE BUNKER

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 09 Setembro 2022



Foto: Saulo Kainuma (Divulgação Acelen)

Contrato prevê distribuição de até 15.000 toneladas do óleo por mês às embarcações que trafegam pela Baía de Todos os Santos. Acelen afirma que combustível marítimo produzido pela Refinaria de Mataripe está sendo fornecido normalmente desde agosto por meio dessa logística

A Acelen informou que o bunker produzido pela Refinaria de Mataripe (BA) está sendo

fornecido normalmente às embarcações que trafegam pela Baía de Todos os Santos, litoral baiano, viabilizando o acesso ao produto pelo mercado interno. A empresa destacou que, para garantir a prestação do serviço, em funcionamento desde agosto, firmou parceria com a Raízen, segunda maior distribuidora de combustível do país, que fica responsável pela operação regular de abastecimento à região.

A operação é feita por meio de um navio do tipo barcaça, que sai do Terminal de Madre Deus, no recôncavo baiano, para atender tanto as embarcações em viagens de cabotagem, quanto as que seguem em rotas de longo curso.

A expectativa da Acelen é comercializar até 15.000 toneladas de bunker por mês no mercado doméstico, ainda no primeiro ano de operação. “Com mais essa iniciativa, a empresa reforça o seu compromisso com a preservação do abastecimento e apoio ao estado, com segurança, transparência e qualidade dos produtos oferecidos aos clientes”, informou a Acelen em nota.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2022

PETROBRAS PRORROGA PRAZO PARA INTERESSADOS NA AQUISIÇÃO DE ATIVOS NA BACIA POTIGUAR

Da Redação OFFSHORE 09 Setembro 2022

A Petrobras prorrogou os prazos para a manifestação de interesse na venda de 40% da participação nas concessões exploratórias BM-POT-17, em que se desenvolve o Plano de Avaliação de Descoberta do poço Pitu (Blocos POT-M-853 e POT-M-855), e a concessão POT-M-762_R15 (Bloco POT-M-762), localizadas em águas profundas na Bacia Potiguar — Margem Equatorial — no litoral do Rio Grande do Norte.

Os potenciais compradores têm até 14 de setembro para se manifestar.

Os blocos exploratórios POT-M-853 e POT-M-855 foram adquiridos na 7ª Rodada de Licitações da ANP em 2006. Atualmente, a Petrobras detém 100% de participação e conduz o Plano de Avaliação

de Descoberta do poço Pitu, com compromisso firme de perfuração de um poço exploratório (poço Pitu Oeste) previsto para 2023.

Já o bloco exploratório Bloco POT-M-762 foi adquirido na 15ª Rodada de Licitações da ANP em 2018 e a Petrobras detém 100% de participação. A empresa planeja perfurar o poço Anhangá (Oportunidade Exploratória Anhangá) entre 2023 e 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2022

PETROBRAS ENCERRA PROCESSO DE VENDA DO CAMPO DE ALBACORA E PLANEJA INVESTIMENTOS NO ATIVO

Da Redação OFFSHORE 09 Setembro 2022

A Diretoria Executiva da Petrobras aprovou nesta quarta-feira (8) o encerramento do processo competitivo para venda da concessão de Albacora, que será mantida integralmente na carteira. A Petrobras estava em fase de negociação com a PetroRio S.A. para venda do campo. "No entanto, apesar dos esforços de ambas as partes, não foi possível convergir para condições que refletissem a avaliação do ativo para a Petrobras", informa a empresa em nota.

A Petrobras dará continuidade ao projeto de revitalização de Albacora, localizado em águas profundas da Bacia de Campos (RJ), que contempla o desenvolvimento da produção do reservatório de Forno, localizado no pré-sal de Albacora.

O projeto prevê a contratação de uma nova plataforma do tipo FPSO (sistema flutuante que produz, armazena e transfere petróleo) para o campo em substituição às duas unidades de produção que operam no ativo atualmente (P-25 e P-31).

Segundo a Petrobras, a decisão de encerrar o processo de venda de Albacora não afeta o desinvestimento em curso do campo de Albacora Leste, cujo contrato de venda foi assinado com a PetroRio S.A. em 28 de abril.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/09/2022

REPASSES DO FMM APRESENTAM CRESCIMENTO EM 2022

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Ministério da Infraestrutura atribui queda nos desembolsos, em 2020 e 2021, a fatores como pandemia, crise no transporte internacional de contêineres e postergação de investimentos

Um levantamento de mercado realizado pelo Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura (Defom) apontou que, das 22 empresas da mostra, 14 sinalizaram que desejam aumentar investimentos em 2023 e 2024. Sete delas esperam manter investimentos ao longo dos próximos anos. O Ministério da Infraestrutura

avalia que o indicativo é de ampliação de investimentos no setor, que podem ser apoiados com recursos do fundo setorial. A pasta atribui a queda nos desembolsos em 2020 e 2021 a fatores como pandemia, crise no transporte internacional de contêineres e postergação de investimentos.

"Percebemos em 2022 crescimento expressivo dos repasses do recurso do fundo em relação a 2021, o que indica uma aceleração para esses repasses", comentou a coordenadora-geral de

projetos dos fundos de infraestrutura do ministério, Sharisse de Almeida Monteiro, em agosto, durante painel da 16ª Navalshore, no Rio de Janeiro. De acordo com o Minfra, o FMM liberou quase R\$ 31 bilhões na última década em financiamentos para o setor para apoio a aproximadamente 810 projetos.

No evento, Sharisse destacou que, com as alterações na Lei 10.893/2004 pelo BR do Mar (14.301/2022) houve aumento do escopo, ampliando as hipóteses de apoio para manutenção preditiva e preventiva, trazendo a possibilidade de execução de serviços navais mais simples por empresas brasileiras especializadas. A coordenadora disse que existe flexibilidade para que outros projetos possam ser apoiados pelo FMM.

Ela cita o crescimento do investimento privado no setor portuário nos últimos anos, que se reflete na navegação de apoio portuário e na construção de rebocadores. A pasta vislumbra uma tendência de investimentos privados e públicos com as concessões do setor portuário. “Recebemos unidades industriais do Brasil que têm transformado uma parcela de suas áreas em TUPs como forma de diversificação e de mitigar efeitos cíclicos da indústria. Esses estaleiros poderão se beneficiar da alteração da legislação para o apoio a obras de infraestrutura portuária pelo FMM”, afirmou.

A avaliação do Minfra é que ainda existe um histórico de baixa utilização dos recursos devido à alta arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) nos últimos anos. “Esperamos que esse gap se reduza porque houve escolha de redução da alíquota do AFRMM, dado os superávits acumulados pelo FMM ao longo dos anos”, afirma Sharisse. A pasta entende que tais recursos, da ordem de R\$ 6 bilhões, ainda estão em um montante considerado suficiente para atender à indústria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2022

ESTALEIROS DEFENDEM AMPLIAÇÃO DE AGENTES FINANCEIROS DO FMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Construtores acreditam que histórico comercial com bancos privados poderia melhorar competitividade e condições de acesso das empresas a crédito com recursos do fundo setorial

Representantes da construção naval defendem a inclusão de bancos privados como forma de diversificar os agentes financeiros do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A avaliação é que o tema, que já foi pleiteado em outras ocasiões, poderia

melhorar as condições de acesso das empresas ao crédito com recursos do fundo setorial. A entrada de novos agentes vem sendo analisada pelo Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura (Defom) por conta do interesse sobre a habilitação de outros bancos.

Durante painel da 16ª Navalshore, em agosto, o presidente do Sindicato da Indústria de Construção Naval do Estado do Pará (Sinconapa), Fábio Vasconcellos, lembrou que na época da edição da 10.893/2004 o único agente do fundo era o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e que houve forte resistência à entrada de bancos privados na relação de agentes habilitados do FMM. “Na discussão, o máximo que o setor conseguiu foi a inclusão de outros bancos federais. A inclusão de bancos privados como agentes financeiros é benéfica ao setor”, analisou Vasconcellos.

No mesmo painel, o vice-presidente executivo do Sinaval, Sérgio Bacci, disse que o pleito na época da discussão sobre a Lei 10.893, que estabelece diretrizes sobre o financiamento com recursos do

FMM, era que o histórico de relacionamento comercial de estaleiros e armadores com os bancos privados, em tese, poderia favorecer as negociações de financiamentos. “Houve lobby do presidente do BNDES [à época], que ligou para o Senado pedindo para retirar os bancos privados. É importante repensar e voltar isso [participação dos bancos privados] porque ajudará as empresas”, defendeu.

A coordenadora-geral de projetos dos fundos de infraestrutura do Ministério da Infraestrutura, Sharisse de Almeida Monteiro, ressaltou que os agentes financeiros do fundo atualmente habilitados são necessariamente bancos públicos oficiais federais porque a inclusão de bancos privados dependeria de alterações na legislação. Ela relatou que dois bancos procuraram o Ministério da Infraestrutura para buscar informações sobre a sub habilitação de agentes repassadores. “Esse ano, recebemos um banco de desenvolvimento estadual com interesse em ser habilitado, mas não pudemos solicitar e apresentar ao conselho [diretor - CDFMM]”, contou Sharisse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2022

SISTEMAS INTELIGENTES MELHORAM GESTÃO EM PORTOS E SETOR MARÍTIMO

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 08 Setembro 2022



Divulgação

Empresas observam lacunas e implantam soluções para inovações relacionadas a softwares de inteligência artificial (IA) em operações em navios e em terminais portuários

O mercado marítimo ainda carece de inovações relacionadas a softwares de inteligência artificial (IA) para suas operações em navios, portos ou terminais portuários, mas alguns empreendedores – especialmente as startups de logística – já perceberam esse gargalo e saíram

à frente lançando tecnologias 100% nacionais. É o que fez a logtech Hexagon.Pro, ao desenvolver um sistema para controle de exportações em dois importantes portos do país.

“O mercado logístico e, especificamente, o portuário são pouco explorados no desenvolvimento de inovações tecnológicas e investimentos em startups. Existe um mar de oportunidades nesses setores, que tratam de todo o fluxo de comércio exterior, seja importação, exportação ou logística para terminais portuários. Fora que a maioria das disponíveis está descrita em inglês e tem seus valores de serviços cobrados em dólar, o que expõe qualquer empresa do Brasil à flutuação cambial”, disse o CEO da logtech Hexagon.Pro, Luiz Simões, à Portos e Navios.

A startup de logística desenvolveu um software de controle, gestão e inteligência, que segue as necessidades e as regras operacionais de embarque e desembarque de celulose, atualmente, nos portos de Santos (SP) e do Itaqui (MA). “Nossa solução [HX-TOS Celulose] atende às empresas Suzano e Bracell, no Porto de Santos, e novamente a Suzano, no Porto do Itaqui. Já passamos de 500 usuários para esse módulo e de um milhão de toneladas de celulose movimentadas todos os meses, que são exportadas e passam pelo nosso software”, informou o executivo.

Até o final de 2022, a logtech pretende ampliar o sistema para outras commodities da cadeia do agronegócio. “Nossa startup também disponibiliza um módulo específico para as exportações de granéis sólidos. Esse sistema [HX-TOS Bulk Cargo] pode atender à exportação de grãos, como soja, farelo de soja, milho, açúcar, entre outros”, citou Simões, adiantando que o novo HX-TOS Bulk Cargo Import está em fase de desenvolvimento, sendo ele um módulo específico voltado para a importação de granéis sólidos, com foco no setor de fertilizantes.



Conforme o CEO da Hexagon.Pro, a escolha por criar uma plataforma inteligente para o mercado de celulose e graneis sólidos decorreu da carência para exportadores desses segmentos. “A maioria das soluções, hoje existentes, é focada no processo de contêiner, deixando essa outra fatia do mercado carente de soluções de qualidade. Motivados por isso, já estamos em negociação com grandes terminais portuários de exportação de grãos”, analisou o executivo, destacando que as soluções da logtech já estão preparadas para funcionar em português, inglês e espanhol.

O sistema da Hexagon.Pro abrange todo o processo operacional, começando pelo agendamento e posterior recebimento das cargas, da fábrica ou do produtor. O processo operacional da logtech também inclui a recepção da carga agendada e a conferência das informações do agendamento, que é feita na chegada da mercadoria. “As informações sobre o motorista do caminhão, peso, nota fiscal e código do produto também são conferidas e salvas em nosso sistema. Nosso software também é integrado à Receita Federal para registro da entrada da carga”.

O armazenamento também faz parte do processo operacional, pelo qual a carga recebida é posicionada no melhor local do armazém, de acordo com as regras e a parametrização pré-estabelecidas pelo local. “Para o terminal da empresa Suzano, no Porto de Santos, por exemplo, o processo é automatizado, integrando-o às pontes rolantes da Siemens, que recebem a instrução para onde a carga deve ser armazenada”, relatou Simões.

O processo também inclui o planejamento e o embarque das mercadorias. Dessa forma, os operadores recebem as ordens para execução de movimentação de produtos via tablets e confirmam quando concluem essa missão. A Hexagon.Pro também criou um aplicativo para as transportadoras e caminhoneiros realizarem seus agendamentos e informarem sobre a previsão de chegada aos armazéns, terminais ou pátio regulador.

Simões também ressaltou que o sistema para celulose registra cada etapa do processo de exportação: “Todo o ciclo de vida do agendamento ao embarque é registrado, permitindo que a solução rastreie a carga, utilizando essas informações para um módulo de ‘Business Intelligence’ (BI), que permite criar diversos KPIs (indicadores-chave de desempenho, em português) como produtividade de recepção, embarques, paralisações, entre outros”. Todo o histórico de dados da operação, de acordo com Simões, será utilizado no desenvolvimento de novas funcionalidades para o produto, com a implementação de Inteligência Artificial (IA).

A Vale também vem aderindo às inovações tecnológicas, principalmente porque ambiciona se tornar uma referência em segurança, entre outros pontos, conforme ressaltou Eugênio Lysei, gerente de tecnologia da companhia para o corredor norte. “A inovação é fundamental para atingir nossas metas. E foi pensando na segurança das pessoas que criamos o ‘Programa de Transformação de Segurança’, com diversas iniciativas que utilizam a tecnologia para proteger as pessoas e removê-las de situações de risco”, informa.

Dentro desse programa estão iniciativas como utilização de machine learning (aprendizado de máquina) e Internet das Coisas (IoT) para proteção de seus colaboradores. “Adicionalmente, também temos um programa para implementação de equipamentos autônomos, ou seja, que não exigem a presença de operadores nas cabines e são monitorados em salas de controle. Hoje, temos mais de 80 equipamentos em operação remota, sendo 18 máquinas usadas no pátio do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís (PA)”, relatou Lysei destacando que, com essa iniciativa, a Vale está beneficiando mais de 300 empregados.

A companhia também adotou robôs e drones para o desempenho de tarefas, que são vistas como arriscadas para pessoas. É o caso do robô Anymal, que passou por uma fase de testes na unidade portuária de Tubarão, em Vitória (ES), para um período de treinamento com a equipe. “Nosso robô é capaz de coletar e relatar análises visuais, termográficas e de vibração, fornecendo informações consistentes e atualizadas, por meio da inteligência artificial, sobre a integridade dos nossos equipamentos e de infraestrutura”, informou o gerente.



De acordo com ele, o uso de robôs minimiza a exposição humana em locais de risco, podendo ser configurado para inspeções autônomas, com uma rota previamente programada ou guiada por um operador, remotamente. “Trata-se de um robô quadrúpede, criado pela empresa Anybotics, da Suíça. Já utilizado em outras indústrias, ele foi adaptado para as operações de mineração com o apoio de uma equipe da empresa. O robô foi adquirido, em maio deste ano, após ter passado por uma prova de conceito na usina da mina Cauê, em Itabira (MG). Após o período de treinamento da equipe em Tubarão, ele retornou para Minas Gerais”, contou Lysei.

Recentemente, o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) anunciou um projeto colaborativo, que contou com a participação de mais de 100 experts do mercado de tecnologia, resultando no desenvolvimento do guia mais moderno e atualizado – o “Guia de Convergência OT-IT” –, disponível hoje no mercado brasileiro, sobre a convergência entre as Tecnologias Operacionais (OT) e as Tecnologias da Informação (IT) – um tema que tem ganhado notoriedade no processo de digitalização e implantação da Indústria 4.0.

“O Brasil é carente de informações e dados sobre como a digitalização deve ser conduzida. Este guia busca ampliar o entendimento de como a convergência OT-IT deve se processar”, observou em nota Tarcísio Romero de Oliveira, consultor em valor empresarial da Aveva na América Latina, empresa que atuou na elaboração do guia do IBP. O guia traz diretrizes que podem ser aplicada por outras indústrias, que ainda não tenham adotado processos tão bem estruturados nessa direção. Segundo Oliveira, até mesmo aqueles setores que já contam com avanços em transformação digital, demandam por estratégias estruturadas para extrair mais valor de seus sistemas em funcionamento.

Em seu portfólio, a Aveva possui outras tecnologias, como a de design 3D para criação de modelos mestres digitais de navios, servindo de base para fabricação, construção, modernização, gestão da informação e simplicidade na entrega. Para operações digitais de navios e estaleiros, a empresa fornece sistemas do tipo “gêmeo digital” (digital twin, em inglês), com o intuito de canalizar vários silos e formatos de informações em um único prisma funcional, evitando a inatividade, impedindo falhas dispendiosas nos ativos e maximizando os lucros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/09/2022



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: 09/09/2022