

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 086/2022
Data: 14/07/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ESTIVADORES LUTAM POR ACESSO A MELHORES SERVIÇOS NO PORTO DE SANTOS.....	4
EXECUTIVOS DO SETOR PORTUÁRIO REVELAM EXPECTATIVAS COM PARTICIPANTES DO REALITY PORTO - O DESAFIO.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	6
PIAUI É A 19ª UNIDADE DA FEDERAÇÃO A FIRMAR COMPROMISSO COM O PNATRANS	6
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	6
FITCH ELEVA PERSPECTIVA DA NOTA DE RISCO SOBERANO DO BRASIL DE NEGATIVA PARA ESTÁVEL.....	6
INÍCIO DO 5G É CELEBRADO NOS 25 ANOS DA LEI DE TELECOMUNICAÇÕES.....	7
CONCORRÊNCIA PÚBLICA ELETRÔNICA PARA VENDA DO EDIFÍCIO A NOITE ESTÁ CONFIRMADA PARA 14 DE JULHO	7
PEDRO CAPELUPPI É NOMEADO SECRETÁRIO DE DESESTATIZAÇÃO, DESINVESTIMENTO E MERCADOS	8
PORTAL PORTO GENTE.....	8
UMA SOLUÇÃO PACÍFICA E PRODUTIVA PARA O STS53 NO PORTO DE SANTOS	8
ALSTOM ANUNCIA NOVO CONTRATO PARA EXPANSÃO DO VLT DO RJ	9
O EXCESSO DE CONFIANÇA PODE SER UM VILÃO PARA NOSSA SEGURANÇA?.....	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL – PASSOS IMPORTANTES	12
NACIONAL - HUB – CURTAS	12
<i>Fertilizantes</i>	12
<i>Visita 1</i>	13
<i>Visita 2</i>	13
<i>Visita 3</i>	13
NACIONAL - CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA PEC DOS BENEFÍCIOS.....	13
NACIONAL - LÍDER DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS VOLTA A CRITICAR AUXÍLIO	14
NACIONAL - MP DA RENOVAÇÃO DE FROTA AJUDA, MAS NÃO RESOLVE O PROBLEMA DO MERCADO, DIZ LUCIANO LUFT	15
REGIÃO SUDESTE - ADMISSÕES DE MULHERES NO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS SOBEM 61% EM SP	16
REGIÃO SUDESTE - DRAGAGEM NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO SERÁ CONCLUÍDA EM AGOSTO.....	17
REGIÃO SUDESTE - CODESA TERÁ GESTÃO PRIVADA A PARTIR DE SETEMBRO	18
REGIÃO SUDESTE - OPERAÇÃO TRANSPORTA 21 MIL TONELADAS DE MINÉRIO DO RJ A SC.....	19
REGIÃO SUL - PORTO DE IMBITUBA RELANÇA EDITAL DE LICITAÇÃO DA OBRA DO CAIS 3	20
REGIÃO NORDESTE - VLI PLANEJA USAR MÃO DE OBRA DE COMUNIDADES PRÓXIMAS AO PORTO DO ITAQUI (MA) ...	21
INTERNACIONAL - CHINA VAI ASSINAR ACORDO DE QUARENTENA PARA IMPORTAR MILHO E AMENDOIM DO BRASIL ..	22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	22
‘PORTO PARA ELAS’: PORTONAVE LANÇA CURSOS EXCLUSIVOS PARA AS MULHERES EM SC	22
PORTO DO BELÉM EXPORTA MADEIRA DE TECA EM NAVIO A GRANEL	23
SUSTENTABILIDADE: CHINESA COFCO INTERNATIONAL FECHA NOVO ACORDO DE EMPRÉSTIMO DE US\$ 1,6 BILHÃO	24
HMM INVESTIRÁ US\$ 11,5 BILHÕES EM CINCO ANOS PARA EXPANSÃO	24
“BRASIL TEM DE SER MAIOR EXPORTADOR DE LÁCTEOS DO MUNDO”, DIZ MINISTRO	25
MSC INVESTE 700 MILHÕES EM LE HAVRE.....	26
JORNAL O GLOBO – RJ.....	26
CÂMARA APROVA PEC QUE PROÍBE UNIÃO DE CRIAR GASTO PÚBLICO PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS SEM PREVISÃO DE RECEITA	26
GOVERNO PREVÊ CRESCIMENTO DE 2% DA ECONOMIA ESTE ANO, COM INFLAÇÃO DE 7,2%	28
PETROBRAS: COMITÊ CONSIDERA INELEGÍVEIS DOIS NOMES INDICADOS PELO GOVERNO PARA CONSELHO DA ESTATAL ...	31
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	33
NAVIOS E PORTOS PODERÃO SER OPERADOS SEM O ELEMENTO HUMANO	33
VALOR ECONÔMICO (SP).....	34
ATRELAR METAS ESG A BÔNUS PODE MELHORAR REPUTAÇÃO DE EMPRESAS	34
EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO CRESCERAM 31,2% EM JUNHO, PARA US\$ 15,7 BI	36
AIE CORTA PREVISÃO DE DEMANDA DE PETRÓLEO PARA 2022 E 2023.....	37
HIDROGÊNIO VERDE E USINA EÓLICA NO MAR ATRAEM A ATENÇÃO.....	38



PORTAL PORTOS E NAVIOS	39
TERMINAIS DO ARCO NORTE JÁ EXPORTAM EQUIVALENTE AO PORTO DE SANTOS	39
FERNANDO SALEK, DA WILSON SONS: INOVAÇÃO COM COLABORAÇÃO	41
RELATÓRIO RECOMENDA À OCDE MONITORAMENTO DA CONCORRÊNCIA NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES	42
UNIÃO TEM DIREITO, EM MAIO, A 26 MIL BARRIS DE PETRÓLEO POR DIA	44
APEXBRASIL APRESENTA OS 61 MELHORES PROJETOS NO SETOR DE ÓLEO E GÁS APTOS A RECEBER INVESTIMENTOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS	44
ANP APROVA PRIMEIRA PROPOSTA DE CELEBRAÇÃO DE TAC DE CONTEÚDO LOCAL.....	45
APM TERMINALS ANUNCIA NOVA ORGANIZAÇÃO PARA AS AMÉRICAS	46
‘ESTADO NÃO ATRAPALHARÁ INVESTIMENTOS PRIVADOS’, DIZ BURLIER	47
PORTO DE ARROIO DO SAL TEM 30% DOS CONTRATOS PARA OBRAS ASSINADOS	48
JOSÉ FIRMO, DO AÇU: ‘TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NÃO É MAIS RETÓRICA’	51
FRONTLINE E EURONAV ASSINAM ACORDO DE FUSÃO.....	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	52
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	52



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ESTIVADORES LUTAM POR ACESSO A MELHORES SERVIÇOS NO PORTO DE SANTOS

Portuários vêm realizando manifestações nas últimas semanas em Santos

Por: Ágata Luz



*Até o momento, quatro passeatas já foram realizadas em Santos
Foto: Matheus Tagé/AT*

Os estivadores que atuam no Porto de Santos vêm realizando manifestações nas últimas semanas com o objetivo de garantir o acesso de cerca de 650 integrantes da categoria a melhores serviços no cais santista. Este é o número estimado de portuários avulsos que, de acordo com o sindicato, devem ser transferidos do cadastro para o registro no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). Os estivadores ameaçam até cruzar os braços caso o problema não seja resolvido.

“A última vez que houve abertura de cadastro de novos profissionais para a estiva e passagem de cadastrados para a condição de registrados foi em 2010. Temos integrantes do cadastro que sonham em ter a carteira preta - como chamamos os registrados - há mais de 25 anos na espera”, explica o presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos e Região (Sindestiva), Bruno José dos Santos.

Ele enfatiza que outra reivindicação em pauta envolve a abertura de seleção para novos cadastros de portuários. De acordo com Bruno, o quadro de trabalhadores está defasado devido a afastamentos, aposentadorias, implantação das 11h de descanso e mortes. Somente nesta terça-feira (13), o presidente do sindicato diz que faltaram mais de 60 trabalhadores avulsos para os serviços no cais, fazendo com que dois navios ficassem completamente parados.

Impasse

Segundo Bruno, a realidade atual dos estivadores é diferente do que eles imaginavam, principalmente porque, em 2021, houve diversas negociações do Sindestiva com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) para tratar de demandas de trabalho das duas partes.

“Estávamos fechando uma convenção coletiva com a entidade patronal, mas em fevereiro deste ano eles colocaram um item novo nas negociações”, diz o sindicalista, em referência ao pedido do Sopesp para regularizar cerca de 2,5 mil trabalhadores que foram vinculados no porto santista e não pertenciam ao Ogmo. “Não podemos aceitar que burlam a Lei Federal 12.815, então eles (Sopesp) pararam a negociação”.

Foi a partir deste impasse que os estivadores começaram a organizar as manifestações. Até o momento, quatro passeatas já foram realizadas em Santos - uma delas passou pelo Ministério Público, onde os sindicalistas conversaram com promotores sobre a situação.

“Em um primeiro momento, queremos chamar atenção das autoridades e da população. Mas se não der certo, a gente pensa em paralisar o Porto. Todas as categorias da área portuária estão com o mesmo problema. Nossa região tem tanta gente desempregada, o cais precisa de trabalhadores e eles não abrem vagas. É um absurdo”, admite.

Procurado por A Tribuna, o Sopesp afirmou que não irá se pronunciar sobre o assunto no momento. O Ogmo, por sua vez, não respondeu até a publicação desta matéria.

Diferença

A diferença entre as duas modalidades de serviço citadas por Bruno José dos Santos é que o estivador registrado escolhe os melhores serviços no cais santista. “O cadastrado só se emprega depois do registrado, então pega os trabalhos que sobram, os piores”, finaliza o presidente do Sindestiva.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/07/2022

EXECUTIVOS DO SETOR PORTUÁRIO REVELAM EXPECTATIVAS COM PARTICIPANTES DO REALITY PORTO - O DESAFIO

Com a seleção dos nove participantes, as gravações da segunda edição do reality portuário já tiveram início

Por: ATribuna.com.br



*Executivos da BTP e Eldorado Brasil Celulose participaram das primeiras gravações junto com o apresentador Maxwell Rodrigues
Foto: Divulgação*

O espírito de equipe pode ser o diferencial para se destacar no reality Porto – O Desafio, promovido pelo Grupo Tribuna. A opinião é do CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten, que atuou na primeira edição do programa, em 2021, e retorna neste ano. “Estaremos olhando não só o produto final, mas também a forma. Liderança, espírito de equipe e foco”.

Clique, assine A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe centenas de benefícios! A participação da Eldorado Brasil Celulose é uma das novidades desta edição, o que desperta expectativa para o gerente-geral de logística da empresa, Flávio da Rocha Costa, que terá a chance de conhecer de perto futuros talentos do setor.

“Tudo que traz a possibilidade de preparar novas pessoas, a gente tem interesse em participar. Teremos, em 2023, a inauguração de um novo terminal. Vamos precisar de novas pessoas”.

Com a seleção dos nove participantes, as gravações da segunda edição do reality portuário já tiveram início. Os integrantes serão divididos em três equipes e submetidos a atividades em busca de soluções para os problemas reais do mundo portuário. Para isso, os grupos receberão a orientação de profissionais indicados pela FGV Strong e serão avaliados pelos executivos da BTP e da Eldorado.

De acordo com Arten, o destaque da primeira edição do reality, Lucas Mestre, é um exemplo em que os novos participantes podem se espelhar. “Foi uma pessoa que focou muito na parte de equipe. Uma competência muito necessária para sucesso na carreira. Foi fundamental o espírito de equipe que ele demonstrou durante o programa e isso o ajudou muito na BTP”. Lucas é engenheiro civil e segue na BTP, na vaga obtida pelo programa.

O representante da Eldorado acredita que os participantes desta edição devem estar ainda mais preparados. “Mas cada desafio é diferente. Por mais que venham preparados, algumas coisas novas vão acontecer. Sem dúvida, a régua estará mais alta. Teremos a oportunidade de contratar pessoas mais qualificadas”, concluiu Costa.

O reality



Dos três grupos participantes, um será eleito o vencedor. A partir daí, a disputa se tornará individual. O destaque ganhará emprego e curso MBA na Strong Business School – FGV – Santos. Os outros dois receberão um curso de graduação tecnológica de dois anos na mesma instituição.

Com dois episódios, a edição deste ano do primeiro reality do setor portuário será transmitida na TV Tribuna e no Globoplay, em 6 e 13 de agosto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/07/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PIAUI É A 19ª UNIDADE DA FEDERAÇÃO A FIRMAR COMPROMISSO COM O PNATRANS

Plano está alinhado à Nova Década de Segurança no Trânsito da ONU: meta é reduzir violência nas pistas

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) chegou à 19ª unidade da Federação, nesta quarta-feira (13). O Piauí aderiu à iniciativa, cujo objetivo é atingir a meta da Organização das Nações Unidas (ONU) de reduzir o número de óbitos e lesões decorrentes de acidentes de trânsito em 50% até 2030.

O termo de compromisso foi assinado na capital Teresina pelo secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, e por representantes dos governos locais e de órgãos que compõem o sistema de trânsito. Além do Piauí, outras 18 unidades da Federação já aderiram ao Plano, são elas: Distrito Federal, Paraná, Goiás, Rio de Janeiro, São Paulo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Minas Gerais, Roraima, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Acre, Paraíba e Rondônia.

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

Data: 14/07/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

FITCH ELEVA PERSPECTIVA DA NOTA DE RISCO SOBERANO DO BRASIL DE NEGATIVA PARA ESTÁVEL

Em comunicado, a agência destaca a melhora das contas públicas do país e projeta que a dívida bruta encerrará o ano em 78,8% do PIB

A agência de classificação de risco Fitch Ratings elevou, nesta quinta-feira (14/7), a perspectiva para a nota de risco soberano do Brasil de negativa para estável. A nota foi mantida em BB-, patamar em que está desde fevereiro de 2018.

Em comunicado, a Fitch apontou que a decisão "reflete a evolução melhor do que a esperada das finanças públicas em meio aos sucessivos choques dos últimos anos, desde que atribuímos a perspectiva negativa em maio de 2020."

A agência destacou que o Brasil apresentou em 2021 o primeiro superávit primário do setor público consolidado desde 2013 e projeta que a relação entre a Dívida Bruta do Governo Geral e o Produto Interno Bruto (PIB) caia para 78,8% ao fim deste ano, depois de ficar em 80,3% no ano passado e em 88,6% em 2020.



"A dinâmica do crescimento no curto prazo superou as expectativas anteriores da Fitch, e um progresso incremental das reformas poderia beneficiar as perspectivas de investimento no médio prazo", afirmou a agência.

O Ministério da Economia reafirma seu comprometimento com a consolidação fiscal necessária para a continuidade do cenário da recuperação econômica.

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

Data: 14/07/2022

INÍCIO DO 5G É CELEBRADO NOS 25 ANOS DA LEI DE TELECOMUNICAÇÕES

Em sua participação na cerimônia, o ministro da Economia salientou o potencial do Brasil nas áreas alimentar, de energia, ambiental e, agora, também na digital

O início da operação do sistema 5G – tecnologia de quinta geração para redes móveis e de banda larga – coloca o Brasil na condição de potência digital. A avaliação foi feita pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, nesta quarta-feira (13/7), durante evento de comemoração dos 25 anos da Lei Geral de Telecomunicações (LGT), no Ministério das Comunicações, em Brasília.

Durante a atividade, foi abordada a situação atual da economia global, com a guerra entre Rússia e Ucrânia, que tem provocado a alta dos preços dos alimentos e da energia. O ministro apontou que, em meio a essa situação, o Brasil é visto como uma potência energética, agrícola, ambiental e, agora, também, como potência digital.

Também foi mencionado o fato de o Brasil estar revendo a taxa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) para cima, enquanto os países europeus e os Estados Unidos estão reduzindo suas previsões.

Participaram ainda da cerimônia os ministros das Comunicações, da Casa Civil, e a presidente da Caixa Econômica Federal.

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

Data: 13/07/2022

CONCORRÊNCIA PÚBLICA ELETRÔNICA PARA VENDA DO EDIFÍCIO A NOITE ESTÁ CONFIRMADA PARA 14 DE JULHO

Sessão pública será realizada às 10 horas e as propostas podem ser apresentadas até às 9h59

A concorrência pública eletrônica para a venda do icônico Edifício A Noite, na Praça Mauá, no Rio de Janeiro (RJ), está confirmada para esta quinta-feira (14/7). A sessão pública será realizada às 10 horas e as propostas podem ser apresentadas até às 9h59. O edital foi publicado pela Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) em 19 de maio. O imóvel tem valor de avaliação de R\$ 38,5 milhões e o processo de venda é on-line, pelo portal imoveis.economia.gov.br, onde poderão ser consultadas todas as informações sobre o certame.

Inaugurado em 1929, o prédio histórico foi o primeiro arranha-céu da América Latina. O título de "A Noite" é uma referência ao jornal homônimo sediado no local. O edifício também abrigou a pioneira Rádio Nacional, o Instituto Nacional de Propriedade Industrial (Inpi), além de consulados. Atualmente, o prédio está sem uso pela União, embora custe mais de R\$ 2 milhões, por ano, aos cofres públicos – valor utilizado com manutenção de elevadores, segurança, brigadistas e taxas de concessionárias.

O edifício está sendo vendido por meio da Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI), instrumento que permite que pessoas físicas ou jurídicas apresentem ofertas de compra de imóveis da União. O proponente que enviou a PAI terá direito de preferência na data da concorrência pública. Entretanto,

qualquer interessado poderá participar do certame. Basta acessar o portal VendasGov, enviar a oferta e cumprir com as exigências do edital, como por exemplo, fazer a caução necessária. Para a habilitação, é necessário anexar o comprovante de pagamento da caução, equivalente a 5% do valor de avaliação do imóvel. Vence a oferta de maior valor. Caso a proposta apresentada não seja a vencedora, a caução é integralmente devolvida.

Edifício A Noite

Edificado em estilo Art Déco, o prédio, de 22 andares e 102 metros de altura, com área construída de 29.377,82 m², e área de terreno de 1.183,00 m², foi erguido numa época em que os edifícios do Rio de Janeiro tinham no máximo seis andares, o que fez dele o principal mirante da cidade. Participaram de seu projeto o arquiteto francês Joseph Gire – também criador do Hotel Copacabana Palace – e o brasileiro Elisário Bahiana.

Em 2013, o edifício teve seu tombamento aprovado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), compreendendo a fachada e elementos arquitetônicos, como a escadaria em caracol.

A empresa vencedora terá a obrigação de revitalizar toda a parte tombada do prédio.

A alienação do imóvel tem o objetivo de buscar a eficiência na gestão dos ativos do governo federal, gerando investimento e contribuindo para o desenvolvimento da região portuária da cidade do Rio de Janeiro.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 13/07/2022*

PEDRO CAPELUPPI É NOMEADO SECRETÁRIO DE DESESTATIZAÇÃO, DESINVESTIMENTO E MERCADOS

Economista, que atuava como secretário adjunto, substitui Diogo Mac Cord

Pedro Maciel Capeluppi foi nomeado, nesta quarta-feira (13/7), secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, em substituição a Diogo Mac Cord. Ele atuava como secretário especial adjunto e anteriormente foi secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura do órgão. Economista pela Universidade de Brasília (UnB), Pedro pertence à carreira de auditor federal de finanças e controle da Secretaria do Tesouro Nacional (STN).

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 13/07/2022*



PORTAL PORTO GENTE

UMA SOLUÇÃO PACÍFICA E PRODUTIVA PARA O STS53 NO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

No conto Horla, de Guy de Maupassant (1850-1893), um navio branco de dois mastros parte de Santos rumo ao rio Sena (França).

Diante do impasse no Porto de Santos, em que se tornou para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) consolidar e conformar os fluxos de passageiros do Terminal de Cruzeiros Marítimos e de instalar na mesma zona um terminal para movimentar fertilizantes, convém reformular posicionamentos, ampliando a visão do porto, com olhar histórico, logístico e urbano. Assim, analisar a linha de armazéns com cais abandonados e com localização adequada para escoar produtos por ferrovias.



Leia também * Portogente celebra 19 anos recebendo secretário Mário Povia e falando de Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114913-portogente-faz-19-anos-com-visita-de-amizade-do-secretario-povia>

Trata-se da linha dos primeiros armazéns do Porto de Santos, na Av. Xavier da Silveira, onde outrora havia também um terminal de trigo. Ironicamente, para onde há um projeto, sem pé nem cabeça, para construir um Terminal de Cruzeiros Marítimos, em substituição ao atual. Acrescenta-se que, no final do tempo da histórica Portobrás, foi desenvolvido um projeto para avançar esses cais sobre o mar. Solução incongruente, como é também a área atualmente cogitada, para logística rodoviária intensa.

Leia também * Ministério da Infraestrutura conflita com a Cidade de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114894-ministerio-da-infraestrutura-conflita-com-a-cidade-de-santos>

Esta condição não é impedimento para viabilizar o terminal de fertilizante, que tem como uma das suas justificativas o frete de retorno dos trens. Ambientalmente, fica totalmente apartado da zona urbana, com escoamento por lado de mar, onde já há instalada rede de linhas ferroviárias. Dessa forma, será possível atender à demanda de fertilizante com atitude ESG (ambiental, social e governança), com um terminal de grande produtividade.

Leia também * BTP é ator estratégico no leilão STS10 do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114904-btp-e-ator-estrategico-no-leilao-sts10-do-porto-de-santos>

Diferente do que alguns pensam sobre a localização do Terminal de Cruzeiros Marítimos e propõem sua transferência para o centro da cidade, ele está bem situado em relação a este centro e à orla da praia, considerando as facilidades necessárias para esse tipo de turistas. Portanto, o desafio de instalar um terminal de fertilizantes não deve e nem necessita passar por essa zona da cidade. Pois seria uma péssima solução estar localizado próximo ao urbano e de onde, em breve, será instalada uma Faculdade de Tecnologia – FATEC.

Leia também * Porto de Santos: mudança para pior?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/106671-porto-de-santos-mudanca-para-pior>

A crise da Rússia com Ucrânia pressiona o comércio de fertilizantes, de fortes reflexos para o Brasil, um gigante do agronegócio. Portanto, não há tempo a perder. Aumentar a movimentação de fertilizantes é urgente, deve e pode ser implementada com logística de primeiro mundo.

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

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/07/2022

ALSTOM ANUNCIA NOVO CONTRATO PARA EXPANSÃO DO VLT DO RJ

Redação Portogente

A expansão do sistema na capital carioca irá aumentar a mobilidade sustentável e abrirá caminho para futuras expansões



A Alstom assinou contrato para ampliação do sistema VLT (sigla para Veículo Leve sobre Trilhos) do Rio de Janeiro (RJ), que terá conexão com um terminal integrado a um novo sistema de BRT (sigla em inglês para Bus Rapid Transit) e interligação com a rodoviária da capital carioca. O escopo do projeto da Alstom inclui a ampliação da linha do VLT em cerca de 700 metros em via dupla e a construção de uma nova estação (Terminal Gentileza), com quatro plataformas, o fornecimento do sistema APS para todo o trecho (1,4 km), uma subestação retificadora e adaptação de uma existente e fornecimento de toda a sinalização do trecho. A expansão deverá permitir um aumento de aproximadamente 40% no número de passageiros, além de

abrir caminho para futuras ampliações do sistema na região de São Cristóvão, bairro da zona norte do Rio de Janeiro.

Com conceito de mobilidade inteligente, o VLT carioca é alimentado pelo APS, um sistema de propriedade da Alstom que faz a alimentação elétrica pelo solo. Trata-se de um sistema composto por duas sapatas localizadas na parte inferior do trem e, quando o veículo passa pelo local onde estão instalados equipamentos Power Box (cerca de 1.100) se dá a energização dos correspondentes segmentos de trilho APS e a consequente alimentação do veículo. Existe ainda um conjunto de supercapacitores que armazena e fornece energia ao veículo nos locais sem os trilhos energizáveis ou em caso de falha localizada, até o próximo ponto de energização, o que elimina a necessidade de fios externos e, conseqüentemente, valoriza a arquitetura e a paisagem da cidade. "O VLT permite que a cidade desenvolva a mobilidade sustentável, além de repensar e modernizar as áreas urbanas e a preservação de seu patrimônio arquitetônico", explica Pierre Bercaire, diretor geral da Alstom Brasil.

Além de reduzir o impacto ambiental do sistema, o VLT do Rio de Janeiro utiliza energia totalmente renovável, com zero emissão de CO₂. Para Bercaire, o VLT trouxe mais opções de mobilidade para a população da cidade. "A Alstom comemora as contribuições do VLT para a capital carioca, sabendo que milhares de passageiros têm suas vidas melhoradas diariamente graças a esse sistema de transporte. Nesse período, assumimos um compromisso com a cidade do Rio de Janeiro e trabalhamos para manter essa operação inovadora, que gera benefícios para as pessoas, tanto moradores quanto turistas que circulam pela cidade", comenta.

O anúncio do novo contrato acontece na mesma época em que o VLT do Rio de Janeiro completa seis anos de operação. Fabricado pela Alstom em Taubaté (SP), o modelo Alstom Citadis para o VLT carioca já transportou mais de 88 milhões de pessoas em mais de 1 milhão de viagens, em um total de 5,5 milhões de quilômetros percorridos centro da cidade e a região do Porto Maravilha, integrando-se à mobilidade da cidade com metrô, trens suburbanos, ônibus, navios, barcas e o aeroporto Santos Dumont.

Inaugurado para as Olimpíadas do Rio de Janeiro (2016), o sistema é dividido entre três linhas (com 29 paradas) e possui uma frota de 32 trens com capacidade para 420 passageiros cada.

Presente no Brasil há 67 anos, a Alstom vem participando do desenvolvimento da infraestrutura do país, contribuindo para o progresso social com respeito ao meio ambiente.

Dedicada ao setor de transporte ferroviário, sua contribuição pode ser vista em produtos e serviços nas principais operações de transporte do país, como os Metrô de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Fortaleza, Recife e Brasília, além do VLT do Rio de Janeiro e as implementações de soluções tecnológicas para operadores de transporte de mercadorias.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 14/07/2022

O EXCESSO DE CONFIANÇA PODE SER UM VILÃO PARA NOSSA SEGURANÇA?

Redação Portogente

Especialista em segurança do trabalho dá dicas de como não deixar com que a complacência nos deixe desatentos no dia a dia



Quem nunca pegou no celular enquanto dirigia ou enquanto andava pela rua e confiou que, porque faz aquilo com frequência e nunca “aconteceu nada”, poderia repetir a ação novamente? “Mais de 90% dos acidentes que acontecem conosco, seja no trabalho, em casa ou no trânsito, podem ser evitados. Uma das principais causas desse tipo de acidente é a complacência ou excesso de confiança, porque achamos que estamos seguros fazendo algo que já estamos acostumados a fazer diariamente”, explica o especialista em segurança do trabalho e head de marketing da empresa SafeStart, Lucas Martinucci.

A complacência, ou excesso de confiança, é muito difícil de se reconhecer. “A segurança é colocada em xeque quando diminuimos nossa percepção de perigo, quando desviamos algumas atitudes, tomamos atalhos ou evitamos as normas porque ‘nunca deu errado’ e ‘sempre fiz daquele jeito’. Além disso, quando acreditamos que não precisamos melhorar, porque já somos bons o suficiente naquilo que fazemos, baixamos a guarda e ficamos propensos a erros bobos”, complementa Martinucci.

O especialista dá dicas de como não deixar que o excesso de complacência acabe causando acidentes.

- Desligue o piloto automático! Se a complacência está começando a te controlar, melhore seus hábitos, mantenha os olhos na tarefa e procure em outras pessoas os estados e erros que aumentam o risco de lesões. Isso vai ajudar com que você não repita os mesmos comportamentos;
- Avalie seu estado. É muito importante ter a consciência de que não se sabe tudo e não somos super-heróis. Faça uma autoanálise: Como estou me sentindo hoje? Onde eu erro todos os dias? Quais erros são verdadeiros riscos a minha vida e o que fazer para evita-los?;
- Antecipe seus movimentos para evitar possíveis erros. Isso deve virar um hábito na vida de cada um – esteja realmente atento ao sair de casa, no trânsito, no trabalho, em lugares públicos. O excesso de zelo nunca é prejudicial;
- E por fim, peça ajuda. “Quando eu vi que estava pegando muito no meu celular enquanto dirigia, pedi para minha esposa e filhos me repreenderem. Com ajuda tudo fica mais fácil. Faça isso com familiares, colegas de trabalho, amigos”, diz Lucas.

SafeStart

A SafeStart International é uma empresa focada na segurança de pessoas, tanto dentro quanto fora do trabalho. O foco do treinamento é desenvolver habilidades específicas para reduzir os erros, lesões e incidentes que acontecem diariamente, trabalhando os fatores comportamentais envolvidos. Os treinamentos estão disponíveis em mais de 30 idiomas, em mais de 60 países, já foi implementado em mais de 3.500 empresas, totalizando mais de quatro milhões de colaboradores treinados. Entre as empresas atendidas, estão: Komatsu, Votorantim, Mosaic, Saint Gobain, DSM, Epiroc, Etex, Heineken, Michelin, Gypsum, Outokumpu, Taboca, Ford, entre tantas outras ao redor do mundo. Mais informações: www.safestartbrasil.com.br.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/07/2022



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PASSOS IMPORTANTES

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A admissão de mulheres no setor de transporte rodoviário de cargas, no Estado de São Paulo, cresceu 61% em 2021, na comparação com o ano anterior, segundo levantamento do Instituto Paulista do Transporte de Carga (IPTC), órgão de pesquisa do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), e que é destaque em reportagem desta edição do Jornal BE News. Foram 32.094 admissões.

Com esse acréscimo, os setores com maior participação feminina são o administrativo e o comercial, com 52% e 56%, respectivamente. De acordo com o estudo, esses departamentos “internos” apresentam melhores condições e maior facilidade de ter uma igualdade de gênero, em relação aos operacionais, onde há a necessidade de maiores ajustes. Tal explicação justifica dados como este: os segmentos operacionais admiram, no ano passado, 13.741 mulheres e 125 mil homens; considerando apenas o cargo de motorista, 1,51% das vagas são para condutoras e 98,49% para os condutores.

Apesar de ainda persistirem essas distinções, não se pode negar que o mercado de transporte rodoviário de cargas tem avançado em sua política de igualdade de gênero, em relação às contratações. Ainda há passos importantes a serem dados, é claro, mas muito já foi feito. E o fato de o segmento ter interesse em estudar essa questão e mensurar a diferenciação mostra sua nova postura. Uma etapa essencial para combater um problema é reconhecê-lo. E esse estudo mostra que as transportadoras rodoviárias não se esquivam dessa medida.

Fazer distinções de gênero, ou de qualquer outro tipo, no mercado de trabalho é de uma miopia gerencial absurda. E tal noção tem sido cada vez melhor compreendida pelas empresas, que têm demonstrado a importância da inclusão. É claro que essa evolução demanda ajustes, até mesmo de infraestrutura, como a construção de sanitários femininos nas áreas operacionais, mas são medidas menores.

Fica claro que o critério para a admissão, mais do que nunca, deve ser o da competência, do mérito, da habilitação técnica. Qualquer outro é dispensável. E a partir da contratação dos melhores, independente de gênero, é que a economia brasileira poderá melhorar suas condições de desenvolvimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FERTILIZANTES

Mais de 10 mil toneladas de fertilizantes foram descarregadas no Porto de Pecém (CE) no último final de semana. Vindo da China, o carregamento foi trazido no navio Papa John em big bags (grandes sacos, na tradução literal), embalagem mais utilizada em produtos agrícolas, químicos e minerais. A operação chamou a atenção por dois motivos. O primeiro foi a forma escolhida para o transporte dessa carga, tradicionalmente movimentada em navios graneleiros ou até em contêineres. O segundo foi a própria chegada de fertilizantes ao País, um produto cujo fornecimento foi duramente afetado pela guerra da Rússia (um dos principais fornecedores globais) na Ucrânia, mas que caminha rumo à normalidade.

VISITA 1

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, esteve em Santos (SP) na última sexta-feira, como a coluna HUB já noticiou. E um dos compromissos em sua agenda foi uma reunião com a diretoria do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), na sede da entidade, no Centro da Cidade. Foi a primeira visita de Povia ao Sopesp desde que assumiu o cargo, em maio. “Apesar de ser o primeiro encontro nas instalações do SOPESP, é uma visita a queridos amigos, gente que conheço de longa data”, comentou.

VISITA 2

No encontro do secretário com a direção do Sopesp, foram debatidos temas como a desestatização do Porto de Santos, o sistema tarifário portuário e a relação capital trabalho. Segundo Mario Povia, “foi uma conversa ótima. O Complexo Portuário de Santos e São Sebastião, onde o Sopesp atua, é coroado de êxito. (...) Apesar das dificuldades que temos no Brasil, do ponto de vista de ambiente de negócios, tributação e legislação trabalhista, conseguimos superar tudo isso graças aos trabalhos como o que o Sopesp vem realizando”.

VISITA 3

Sobre a reunião, o presidente do Sopesp, Regis Prunzel, destacou que a direção do Sopesp teve “a oportunidade de conversar com um profundo conhecedor do segmento portuário brasileiro. Foi um momento especial e muito produtivo onde abordamos assuntos relevantes para a entidade e as nossas associadas. (...) Sem dúvida, a troca de informações e a percepção de como o Governo enxerga os nossos avanços e o quanto estamos preparados e organizados, é de suma importância para todo o setor”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

NACIONAL - CÂMARA DOS DEPUTADOS APROVA PEC DOS BENEFÍCIOS

Proposta custará aos cofres públicos mais de R\$ 41 bilhões de despesas excepcionais

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



Mesmo com a oposição promovendo obstrução da votação, a PEC foi aprovada em dois turnos na Câmara sem alterar o texto do Senado

A Câmara dos Deputados aprovou nessa quarta-feira (13) a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 15/2022, a PEC dos Benefícios. Por não ter sofrido alterações no projeto aprovado pelo Senado, o texto segue diretamente para promulgação.

No primeiro turno a aprovação do texto-base se deu por 393 a favor e 14 contra. No segundo turno foram 469 votos a favor e 17 contra. Em nenhum dos turnos houve aprovação de destaques.

A PEC dos Benefícios autoriza o governo federal a gastar mais de R\$ 41 bilhões em despesas excepcionais até 31 de dezembro, divididas entre benefícios sociais e econômicos. Também prevê as criações de um auxílio de R\$1.000 a caminhoneiros e outro auxílio, ainda sem valor definido, a taxistas, além da ampliação do Auxílio Brasil para, ao menos, R\$ 600 mensais, e o vale-gás para cerca de R\$ 120 a cada dois meses, entre outros pontos.

A aprovação era esperada para acontecer na terça-feira (12). Para acelerar o processo, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), promoveu a chamada “quebra de interstício”, intervalo previsto no regimento interno para discussão entre votações. Com isso, as cinco sessões do primeiro turno de votação foram reduzidas para uma, e o segundo turno foi convocado para uma sessão subsequente.



Deu para aprovar o texto-base, então, na terça-feira mesmo. Mas devido a problemas técnicos, não foi possível terminar a votação dos destaques. Lira suspendeu a sessão e os trabalhos foram reiniciados na manhã de quarta, o que contribuiu para a aprovação da proposta.

Tramitação acelerada

Toda a tramitação da PEC dos Benefícios ocorreu de forma acelerada no Congresso. No Senado, o relator da proposta, Fernando Bezerra (MDB-PE), construiu um acordo para anexar a PEC 16/2022, até então conhecida como PEC dos Combustíveis, a outra proposta de emenda à Constituição (PEC 1/2022), do senador Carlos Fávaro (PSD-MT).

Os senadores consideraram a PEC dos Combustíveis ultrapassada e ampliaram as propostas condas na PEC de Fávaro, transformando o texto na base do substitutivo votado.

A ação fez com que a proposta pudesse ser analisada diretamente pelo Plenário da Casa, uma vez que a PEC 1/2022 já havia passado pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

No dia 30 de junho, a proposta foi aprovada por 72 votos a favor e 1 contra no primeiro turno. Para acelerar o processo de votação da PEC, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), também promoveu a quebra de interstício.

Na Câmara a tramitação seguiu o mesmo modelo. No último dia 5, Lira juntou a agora PEC 1/2022 à PEC 15/2022, a PEC dos Biocombustíveis. Como a proposta já havia passado pela CCJ, o apensamento possibilitou que o projeto fosse direto para a Comissão Especial, dedicada a analisar o relatório a ser votado em plenário.

Também para acelerar o processo, o relator, Danilo Forte (União-CE), fez um parecer sem alterar, no projeto unificado, os textos da PEC dos Combustíveis e da PEC 1/2022. Caso contrário, a nova PEC teria que voltar para o Senado.

Com isso, o texto seguiu para a aprovação definitiva no plenário, onde, para queimar etapas regimentais, chegou a haver sessão de um minuto de duração, permitindo a votação na quarta-feira. Se não vesse havido o problema com o sistema eletrônico, a PEC poderia ter ido os destaques votados naquele mesmo dia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

NACIONAL - LÍDER DOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS VOLTA A CRITICAR AUXÍLIO

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

O presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava) e um dos líderes da greve da categoria em 2018, Wallace Landim, o Chorão, voltou a criticar a PEC dos Benefícios, que concede um voucher de R\$1.000 a caminhoneiros autônomos.

“É uma afronta à nossa inteligência. É uma clara tentativa de comprar o direito mais digno de um cidadão, que é seu voto”, disse ele, por meio de nota.

Além de bazar a proposta de “PEC da Esmola”, Chorão comentou que a redução das alíquotas de ICMS dos estados não impactou no preço dos combustíveis. Para ele, inclusive, a tendência é que o valor suba.

“A gasolina está baixando porque não está vendendo. A classe média não tem dinheiro para encher o tanque. Com o diesel não tem jeito, se não abastecer o produto não chega na casa das pessoas. Essa PEC eleitoreira fez o dólar subir, e, como somos dependentes do diesel importado, o preço aumentará nas bombas”, falou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

NACIONAL - MP DA RENOVAÇÃO DE FROTA AJUDA, MAS NÃO RESOLVE O PROBLEMA DO MERCADO, DIZ LUCIANO LUFT

Empresário afirma que é preciso reduzir o preço do caminhão, do combustível, de impostos e juros para beneficiar o setor de logística e de produção

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



Luciano Luft defende adaptação da frota para veículos híbridos, como alternativa para tornar o transporte de cargas mais barato, menos poluente e mais eficiente

A Medida Provisória 1112/2022, de incentivo à renovação de frota de caminhões e ônibus no Brasil, ajuda, mas não dilui o alto custo que a cadeia produtiva e de transportes vem absorvendo com veículos e combustível nos últimos anos, afirmou o sócio da Luft Logistics, Luciano Luft, durante a sua

participação no programa MetaBE, transmitido ao vivo na quarta-feira (13) pelo portal BE News e no canal do Brasil Export, no Youtube.

“A renovação de frota é importante, mas alguns caminhos poderiam estar conectados a este projeto que começa pelo preço do veículo. Nos últimos anos, os caminhões dobraram de preço no Brasil. Eu tenho visto os financiamentos dobrarem o prazo, o que não resolve o problema do país, mas do sistema financeiro, que cobra juros”, afirmou o convidado especial Luciano Luft.

“De certa forma, ainda é melhor ter caminhões financiados em 10, 12 anos, do que caminhões de 30, 35 anos operando. Mas, eu incluiria na MP a questão de reavaliar os impostos sobre os itens importados dos veículos, o que fazer para esse caminhão custar mais barato e com juros mais baixos. Mas, é melhor ter a MP 1112/2022 aprovada, do que não ter”, disse Luft respondendo à pergunta da diretora-executiva do Instituto de Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap.

**EM ENTREVISTA AO METABE, O DEPUTADO
FEDERAL JOSIAS DA VITÓRIA (PP-ES), ESPERA QUE
A MP SEJA APROVADA NA CÂMARA E NO SENADO,
ANTES DO FIM DA VIGÊNCIA, EM AGOSTO**

Luft salientou que é preciso avaliar os impostos sobre os veículos, principalmente de caminhões, tratores e colheitadeiras, que são utilitários. “O Brasil é um país agro. Eu não lembro há quanto tempo o óleo diesel está mais caro que a gasolina. Isso é um absurdo do ponto de vista produtivo, quando a gente imagina que todo o Brasil se locomove com óleo diesel combustível, seja por trem, caminhão etc. E a gente tem esse aumento de custo enorme no setor. O caminho seria agir em quatro ou cinco pontos e não somente no próprio financiamento subsidiado”, destacou.

Luft defende, também, a adoção de veículos elétricos para baratear o transporte de cargas e reduzir as emissões de CO2 no meio ambiente. “Talvez, incentivar a discussão sobre o eixo elétrico, o caminhão híbrido, de uma maneira que se consiga adaptar a frota que já está rodante no País, com investimento baixo, economia de combustível muito maior, menos poluição e mais eficiência”, ressaltou.

Comentando sobre o mesmo tema, o deputado federal Josias da Vitória (PPES), ao ser entrevistado ao vivo durante o programa pelo repórter do jornal BE News Tales Silveira, direto da Câmara Federal, em Brasília (DF), disse que há uma grande expectativa pela apreciação e votação, em plenário, da Medida Provisória do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País – Renovar (MP 1112/22), em vigor até agosto.

“Nós temos frota com mais de 25 anos, em média, dos autônomos, e, conseguindo atingir o objetivo que é a renovação dessa frota, naturalmente, vamos ter todos esses benefícios alcançados. A MP caduca no dia 11 de agosto. Vamos entrar em recesso (parlamentar) e retornaremos no dia 2 de

agosto. O prazo é curto, por isso tem que ser feita uma força-tarefa nesse período de duas semanas. Acredito que nós teremos um relatório que vai passar muito rápido no plenário e pode ser que a gente tenha a mesma receptividade do Senado, com aprovação dentro do prazo legal, constitucional, para que ela possa continuar na sua vigência”, afirmou o deputado.

O programa MetaBE foi ao ar em sua segunda edição, sob o comando dos jornalistas Bruno Merlin e Leopoldo Figueiredo, e contou ainda com as participações do presidente do Conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Pereira; do secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável e Turismo de Rio Verde (GO), Denimarcio Borges de Oliveira; do conselheiro nacional do Brasil Export e ex-diretor geral da Antaq, Adalberto Tokarski; do diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva; do CEO da Hexagon Pro, Luiz Simões; do presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino e do diretor-executivo do Conselho do Portugal Export, Marcelo Sobreira. A íntegra do programa está disponível no canal do Brasil Export, no Youtube.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

REGIÃO SUDESTE - ADMISSÕES DE MULHERES NO SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS SOBEM 61% EM SP

Com 32.094 contratações, as áreas com maior participação feminina foram a administrava e a comercial

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



AS TRANSPORTADORAS PODEM ENCONTRAR NOVOS MEIOS E CANAIS DE DIVULGAÇÃO DAS VAGAS, ADOTAR POLÍTICAS DE RH QUE ACOLHEM MULHERES QUE NÃO POSSUEM EXPERIÊNCIA E ELABORAR UMA JORNADA DE TREINAMENTO, CAPACITAÇÃO E QUALIFICAÇÃO CONSTANTE. SEM ISSO, FICAREMOS NO MESMO LUGAR”

ANA JARROUGE

presidente execuva do Setcesp

Apenas para o cargo de motorista, as mulheres correspondem a 1,51% e os homens 98,49%, para um total de 70.641 recrutamentos

A contratação de mulheres no setor de transporte rodoviário de cargas aumentou 61% no estado de São Paulo em 2021, em comparação ao ano anterior. Totalizando 32.094 admissões, as áreas com maior participação feminina foram a administrava e a comercial, com representatividade de 52% e 56%, respectivamente, sobre os homens. É o que aponta o estudo desenvolvido pelo Instituto Paulista do Transporte de Carga (IPTC), órgão de pesquisa associado ao Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp).

Segundo o levantamento, empresas transportadoras começaram a implementar programas e projetos para atingir essa igualdade de gênero, a fim de obter um mercado mais íntegro e sem preconceitos. Contudo, setores internos dominam a quantidade de mulheres, enquanto o operacional ainda requer muitos ajustes, visto que, no ano passado, foram registradas 13.741 contratações femininas, ao lado de 125 mil masculinas. Apenas para o cargo de motorista, as mulheres correspondem a 1,51% e os homens 98,49%, para um total de 70.641 recrutamentos.

“As transportadoras podem encontrar novos meios e canais de divulgação das vagas, adotar políticas de RH que acolhem mulheres que não possuem experiência e elaborar uma jornada de treinamento, capacitação e qualificação constante. Sem isso, ficaremos no mesmo lugar”, afirmou a presidente executiva do Setcesp, Ana Jarrouge.

No entanto, ela avalia o resultado da pesquisa como positivo, observando que houve avanços no setor. “Muito embora o número de mulheres entrantes no TRC (transporte rodoviário de cargas) ainda seja bem abaixo do de homens, vejo que vemos um crescimento considerável em comparação com 2020, ou seja, estamos no caminho. É lento, mas pode ser um indicativo de que as mulheres começaram a perceber o quanto o transporte pode proporcionar oportunidades e crescimento profissional. Vale lembrar que ações são extremamente importantes para contribuir com essa jornada, assim como o Movimento Vez e Voz no qual nos empenhamos para conscientizar as empresas dessa prática dentro do ambiente corporativo”, salientou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/07/2022

REGIÃO SUDESTE - DRAGAGEM NO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO SERÁ CONCLUÍDA EM AGOSTO

Os serviços são realizados pela DTA Engenharia Portuária & Ambiental. com investimento de R\$ 3,1 milhões

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



Intuito é restabelecer as profundidades de 10 metros no berço principal e de 7 metros no interno

Os serviços de dragagem no Porto de São Sebastião, situado no litoral norte do estado de São Paulo, devem ser concluídos em agosto.

Segundo a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), os trabalhos de desassoreamento foram retomados no último dia 1º de junho. “A previsão é que a remoção dos sedimentos do leito marinho seja

concluída em agosto”, informou a Autoridade Portuária em nota enviada por meio da Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo.

De acordo com a Companhia Docas, o investimento é de R\$ 3,1 milhões e os serviços são realizados pela DTA Engenharia Portuária & Ambiental.

O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO MOVIMENTOU MAIS DE 380,8 MIL TONELADAS DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DESTA ANO, SEGUNDO OS DADOS ESTATÍSTICOS DA COMPANHIA DOCAS

A Autoridade Portuária informou ainda que o objetivo é restaurar o calado máximo dos berços principal e interno do porto. “A CDSS esclarece que a profundidade da dragagem é de 9,2 metros no berço principal e de 5,5 metros no berço interno. O intuito das obras é restabelecer as profundidades de 10 metros no berço principal e de 7 metros no interno”, finalizou.

O Porto de São Sebastião movimentou mais de 380,8 mil toneladas de cargas no primeiro semestre deste ano, segundo os dados estáticos da Companhia Docas. A projeção é fechar o ano com mais de 761,7 mil toneladas de produtos operados, acima do volume movimentado no ano passado, de 705,4 mil toneladas.

Os principais produtos de importação operados são barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, bobinas de fio de aço e cargas gerais. Já para exportação, o porto embarca veículos, peças, máquinas e equipamentos, virtualhas, produtos siderúrgicos e cargas gerais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/07/2022

REGIÃO SUDESTE - CODESA TERÁ GESTÃO PRIVADA A PARTIR DE SETEMBRO

Autoridade Portuária que administra o Porto de Vitória e o Terminal de Barra do Riacho será administrada pela Quadra Capital

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A expectativa é de que a movimentação no Porto de Vitória dobre de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Autoridade Portuária que administra o Porto de Vitória e o Terminal de Barra do Riacho, no Espírito Santo, deixará de ser uma empresa pública a partir do próximo dia 12 de setembro. Essa é a data agendada para a assinatura do contrato de concessão que passará a gestão à empresa privada Quadra Capital.

A companhia gestora de fundos de investimentos arrematou a Codesa por R\$ 106 milhões em leilão realizado no último dia 30 de março na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. O contrato marca também a primeira privatização portuária do Brasil. Ela inclusive servirá para o governo federal como teste para outras desestatizações no segmento. Algumas até podem ocorrer ainda este ano.

De acordo com a assessoria da Codesa, o processo de transferência está em dia, com previsão de Liquidação do Leilão e assinatura do Contrato de Venda e Compra de Ações para o dia 23 de agosto. Em seguida, no dia 12 de setembro, deverá acontecer a assinatura do Contrato de Concessão, ato que irá consolidar a nova gestão privada. Com isso, após 116 anos como empresa pública, o Porto de Vitória será desestatizado.

O NOVO CONTRATO É VÁLIDO POR 35 ANOS, PODENDO SER PRORROGADO POR MAIS CINCO. NO DECORRER DESTES TEMPOS, SERÃO INVESTIDOS R\$ 850 MILHÕES, SENDO R\$ 335 MILHÕES APLICADOS NA AMPLIAÇÃO DOS DOIS PORTOS, ALÉM DA POSSIBILIDADE DE EXPLORAÇÃO DE NOVAS ÁREAS

INVESTIMENTO

O novo contrato é válido por 35 anos, podendo ser prorrogado por mais cinco. No decorrer deste tempo, a Quadra Capital deverá investir R\$ 850 milhões, sendo R\$ 335 milhões aplicados na ampliação dos dois portos, além da possibilidade de exploração de novas áreas.

De imediato, o arrendatário é obrigado a aplicar R\$ 55 milhões na recuperação estrutural de todo o complexo portuário, R\$ 34 milhões na recuperação dos berços dos terminais Peiú e de São Torquato e mais de R\$ 270 milhões na modernização do canal de acesso. Também estão previstos mais R\$ 10 milhões como contrapartida na reforma de armazéns e em melhorias urbanas no acesso ao complexo.

Com esse aporte, a expectativa é de que a movimentação no Porto de Vitória dobre de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas por ano. Para o Terminal de Barra do Riacho, há a possibilidade de exploração de novas áreas, uma vez que 522 mil metros quadrados, de um total de 860 mil metros quadrados - 60% do total -, são greenfield. Isso quer dizer que essas áreas estão livres e disponíveis para serem destinadas a novas atividades na zona portuária.

A Quadra Capital precisará também garantir a estabilidade temporária dos 230 funcionários que fazem parte da Codesa. Na prática, esses trabalhadores não poderão ser demitidos sem justa causa

por um período de 12 meses após a assinatura do contrato. A empresa deverá apresentar ainda um Programa de Incentivo de Desligamento Voluntário (PDVI).

PROVEDOR DE ÁREAS

Anova empresa concessionária dos dois portos do Espírito Santo também passará a ser um provedor de áreas para operadores privados que queiram realizar operações de carga, descarga e armazenagem. Além disso, irá se tornar responsável pelos investimentos em infraestrutura e serviços. Antes da desestatização, isso era feito pelo Ministério da Infraestrutura em leilões de arrendamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

REGIÃO SUDESTE - OPERAÇÃO TRANSPORTA 21 MIL TONELADAS DE MINÉRIO DO RJ A SC

Carga saiu do Porto do Açu com destino ao Sul do País em rota firmada entre a empresa Minas Gusa e o terminal fluminense

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O ACORDO ENTRE A EMPRESA E O COMPLEXO PREVÊ TAMBÉM A CONSTRUÇÃO DE UM NOVO PÁTIO PARA ARMazenAGEM DE GRANÉIS SÓLIDOS, QUE DEVE COMEÇAR A OPERAR NO PRIMEIRO SEMESTRE DO ANO QUE VEM.

A Minas Gusa firmou em março um contrato com a administração do Porto do Açu para a movimentação de 300 mil toneladas por ano pelos próximos dez anos

Uma operação feeder embarcou 21 mil toneladas de minério do Terminal Multicargas (TMult), no Porto do Açu, no Rio de Janeiro, até o Porto de Imbituba, em Santa Catarina. A carga pertence à Minas Gusa, empresa do ramo de siderurgia que firmou, em março deste ano, um contrato com a administração do complexo portuário privado fluminense para a movimentação de aproximadamente 300.000 toneladas por ano pelos próximos dez anos.

A Minas Gusa possui áreas estratégicas nas regiões Sudeste e Sul e pretende utilizar o T-Mult como hub para receber granéis minerais e produtos siderúrgicos importados, armazenando e distribuindo as cargas para outros portos brasileiros por cabotagem.

Além da operação, o acordo prevê a construção de um novo pátio para armazenagem de granéis sólidos no Porto do Açu, que deve começar a operar no primeiro semestre do ano que vem.

A estrutura terá área de 35 mil m², e será instalada pela Minas Gusa ao lado do T-Mult com foco na importação de combustíveis sólidos para as indústrias siderúrgica e cimenteira.

A Minas Gusa ficará responsável pelo investimento e gestão do pátio, com a operação portuária sendo realizada pelo T-Mult no modelo de descarga direta.

Ampliação

Para atender à crescente demanda do Terminal Multicargas, há planos para ampliação da retroárea com a construção de um pátio de granéis, pátio dedicado para cargas gerais e pátio de contêineres, além de novos galpões permanentes dedicados para armazenagem. Atualmente, o terminal possui 360 metros de cais acostável (que podem ser expandidos para 500m).

O T-Mult fechou o ano de 2021 com um aumento de 127% em suas operações em relação ao ano anterior e com mais quatro novos clientes, totalizando o número de 40 em seu portfólio. O volume movimentado duplicou e bateu recorde: foram operados 1,5 milhão de toneladas de cargas granéis

e carga geral, inclusive com novas operações de exportação de concentrado de cobre e de lítio para atender aos mercados do Sudeste e Centro-Oeste do País.

Desde o início das operações do terminal, em 2016, já são contabilizadas 4,3 milhões de toneladas movimentadas, com crescimento anual médio de 55%.

FERROVIA

No início deste ano, o Porto do Açu assinou um contrato com o Ministério da Infraestrutura (Minfra) que permite a construção de uma ferrovia, com investimento de R\$ 610 milhões. O trecho terá 41 quilômetros de extensão e conectará os terminais do Porto do Açu à malha ferroviária nacional.

Atualmente, o complexo portuário fluminense abriga 10 Terminais de Uso Privado (TUP), e é responsável por 30% da movimentação de petróleo nacional. O Açu está em operação há sete anos e é o único empreendimento portuário totalmente privado do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

REGIÃO SUL - PORTO DE IMBITUBA RELANÇA EDITAL DE LICITAÇÃO DA OBRA DO CAIS 3

Documento visa contratar empresa de engenharia para realizar o serviço

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



COM A REFORMA, O CAIS 3 DO TERMINAL PORTUÁRIO DE SANTA CATARINA AMPLIARÁ SUA CAPACIDADE DE ATENDIMENTO PARA RECEBER NAVIOS ATÉ 271 METROS DE COMPRIMENTO E CALADO MÁXIMO 13,5 METROS. ATUALMENTE, O BERÇO PODE ATENDER

A obra vai permitir a instalação de shiploader com capacidade de movimentar até 2,5 mil toneladas por hora, possibilitando o aumento da produtividade operacional

A SCPAR Porto de Imbituba (SC), Autoridade Portuária que administra o complexo, relançou no último dia 4 de julho o edital de licitação que visa contratar uma empresa de engenharia para realizar a obra de recuperação e reforço do Cais3.

O Edital 049/2021 foi lançado em novembro do ano passado, mas precisou ser retificado para adequações. A nova data para recebimento e abertura das propostas segue até 8 de setembro deste ano, às 11h, com sessão pública agendada para o mesmo dia, com início às 14h. O edital completo de licitação nº 049/2021 pode ser consultado no site portodeimbituba.com.br, na aba Licitações.

Com a reforma, o Cais 3 do terminal portuário de Santa Catarina ampliará sua capacidade de atendimento para receber navios até 271 metros de comprimento e calado máximo 13,5 metros. Atualmente, este berço pode atender embarcações até 215 metros e calado máximo de 11,5 metros.

O projeto prevê o reforço da estrutura atual, por meio do alargamento do berço em aproximadamente 2,5 metros, com a cravação de uma nova linha de estacas de sustentação. Também serão construídos dois dólfins. Além disso, o reforço vai permitir a instalação de shiploader com capacidade de movimentar até 2,5 mil toneladas por hora, possibilitando o aumento da produtividade operacional.

O Cais 3 foi construído há mais de 40 anos e é o responsável por cerca de 30% de toda a movimentação do Porto de Imbituba. O edital prevê que as obras serão divididas em quatro fases, com conclusão prevista em 30 meses, pouco mais de dois anos.

Movimentação

O Cais 3 recebeu 32,5% de todo volume de cargas que passou pelo no Porto de Imbituba no ano passado, o que representa 2,24 milhões de toneladas da operação anual.

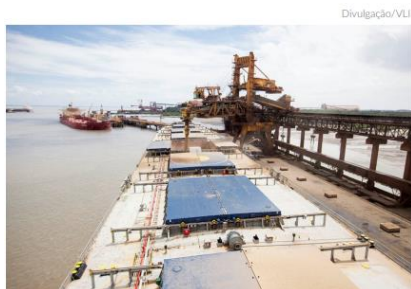
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

REGIÃO NORDESTE - VLI PLANEJA USAR MÃO DE OBRA DE COMUNIDADES PRÓXIMAS AO PORTO DO ITAQUI (MA)

Representantes da empresa e líderes de bairros discutiram sobre programas de qualificação para moradores do Fumacê e Itaqui Bacanga

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A INICIATIVA PARTIU DA COMPANHIA, QUE VERIFICOU JUNTO AOS REPRESENTANTES COMUNITÁRIOS A NECESSIDADE DE QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL NA REGIÃO. A IDEIA É CAPACITAR E APRIMORAR HABILIDADES DOS INTERESSADOS E RECOLOCÁ-LOS

Serão oferecidos programas de qualificação profissional aos moradores das comunidades próximas do Terminal Portuário de São Luís (TPSL)

AVLI – companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos – se reuniu recentemente com líderes da Associação Comunitária Santa Fé, do bairro Fumacê, e da Associação Comunitária Itaqui-Bacanga, em São Luís, no Maranhão. O objetivo foi discutir a mão de obra local e o oferecimento de programas de qualificação profissional aos moradores das comunidades próximas do Terminal Portuário de São Luís (TPSL), operado pela empresa no Porto do Itaqui.

A iniciativa partiu da companhia, que verificou junto aos representantes comunitários a necessidade de qualificação profissional na região. A ideia é capacitar e aprimorar habilidades dos interessados e recolocá-los no mercado de trabalho.

Durante a reunião, a supervisora de Operações do TPSL, Thais Teodoro, apresentou ideias de como essas ações podem ser realizadas, a partir de treinamentos ministrados por colaboradores da empresa. "A proposta é realizar um programa de mentorias com algumas pessoas das comunidades que estejam interessadas em se capacitar. Dessa forma, buscaremos alguns dos nossos colaboradores para que, de forma voluntária, ministrem oficinas e treinamentos básicos para essas comunidades", explica.

Os representantes das comunidades serão os responsáveis por selecionar pessoas que queiram participar dos programas de capacitações propostas pela companhia.

Iva Campos, presidente da Associação Comunitária Santa Fé, do bairro Fumacê, destacou a importância da iniciativa para os moradores da região que estão desempregados e não são contratados por falta de capacitação.

"A VLI apresentou ações para auxiliar as pessoas das nossas comunidades a se especializarem e, assim, serem futuramente selecionadas para trabalhos, até na própria companhia. Sabemos que surgem diversas vagas, mas, infelizmente, não temos qualificação suficiente para ocupá-las. Com esses programas organizados, poderemos ter mais oportunidades", disse Iva.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022

INTERNACIONAL - CHINA VAI ASSINAR ACORDO DE QUARENTENA PARA IMPORTAR MILHO E AMENDOIM DO BRASIL

Governos brasileiro e chinês concluíram as negociações durante reunião da Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação

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



O MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO INFORMOU QUE “AS EQUIPES TÉCNICAS DOS DOIS PAÍSES TÊM MANTIDO INTERLOCUÇÃO COMO OBJETIVO DE CONCLUIR OS PROCEDIMENTOS TÉCNICOS QUE PERMITIRÃO O INÍCIO DAS EXPORTAÇÕES

O milho do Brasil é um dos produtos que a China vê como alternativa ao que é oferecido pelos Estados Unidos, em meio à busca por substitutos das importações da Ucrânia

O porta-voz da Administração Geral de Alfândegas da China, Li Kuiwen, disse na quarta-feira (13), em Pequim, que o país asiático concluirá a assinatura do acordo de quarentena para importação de milho e amendoim do Brasil.

Segundo Kuiwen, o acordo de permissão com o Brasil foi finalizado em maio e é uma alternativa ao produto dos Estados Unidos, em meio à busca por substitutos das importações da Ucrânia, que está em guerra com a Rússia.

Procurado, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento confirmou a conclusão das negociações por meio de nota, mas não deu detalhes sobre o início dos embarques para a Ásia.

“Conforme anunciado durante a última reunião da Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban), os governos brasileiro e chinês concluíram as negociações de atualização do protocolo para exportações de milho brasileiro para a China, bem como de protocolo que permitirá o início das exportações de amendoim brasileiro. As equipes técnicas dos dois países têm mantido interlocução com o objetivo de concluir os procedimentos técnicos que permitirão o início das exportações”, diz o comunicado do ministério.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/07/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

‘PORTO PARA ELAS’: PORTONAVE LANÇA CURSOS EXCLUSIVOS PARA AS MULHERES EM SC

Informações: ND Mais (14 de julho de 2022)



Terminal investe na participação feminina no Porto de Navegantes – Foto: Portonave/Reprodução

Mais oportunidades no setor portuário para mulheres, esse é o objetivo do programa Porto para elas, desenvolvido pelo Terminal Portuário de Navegantes, no Litoral Norte de Santa Catarina, com foco nas áreas de manutenção e logística.

Na primeira edição, serão 60 vagas com inscrições a serem realizadas no campo “trabalhe conosco”, no site da Portonave, de 15 a 30 de julho. A previsão é que as aulas comecem em agosto.

Os cursos serão de Introdução a Logística Portuária, com 40 vagas, e Introdução a Manutenção Portuária, com 20 vagas. Os requisitos para participar dos cursos são: ensino médio completo, ter idade superior a 18 anos e, preferencialmente, morar em Navegantes.

Cresce número de mulheres nos Portos

Uma análise feita pelo Centro de Inteligência de Mercado da Strong Business School, órgão que estuda índices de preços e mercado pela Strong Escola de Negócios, apontou o crescimento de 65% da participação das mulheres no Porto de Santos, Litoral de São Paulo. O crescimento foi registrado ao longo da última década entre 2012 e 2022.

De acordo com a pesquisa, o crescimento fez com que as mulheres passassem a ganhar mais também, porém ainda menos que os homens. A média salarial masculina subiu de R\$ 3.484,84 para R\$ 5.593,07, uma alta de 60,5%. Já média das mulheres, por sua vez, subiu de R\$ 2.765,19 para R\$ 4.888,43, alta de 76,78%.

A luta por equidade salarial entre as mulheres continua persistente no Brasil, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) mostra que mulheres recebem em média 20% menos que homens no Brasil. A desigualdade segue elevada inclusive entre profissionais com o mesmo nível de escolaridade e idade na mesma categoria e ocupação.

Mesmo recebendo menos, as mulheres se preparam mais do que os homens, dados da pesquisa Estatística de Gênero do IBGE, mostrou que, no Brasil, o nível de escolaridade das mulheres é mais elevado que o dos homens entre eles, 21,5% frequentaram o ensino superior enquanto que entre elas 29,75%, o que escancara ainda mais a desigualdade de gênero imposta pelo machismo.

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

Data: 14/07/2022

PORTO DO BELÉM EXPORTA MADEIRA DE TECA EM NAVIO A GRANEL

Informações: Datamar News (14 de julho de 2022)



Foto: Divulgação / Datamar News

No último fim de semana, após sete dias de operação, o navio MV Liberator partiu do Porto de Belém transportando 40 mil toras de teca com destino ao porto de Kandla, na Índia. A viagem deve durar 40 dias. A madeira foi produzida pela Teak Resources Company (TRC). O Grupo Atlântica Matapi conduziu a operação portuária.

No total, 15.200 toneladas de madeira foram embarcadas no navio. Essa foi a primeira vez no Brasil que toras de teca foram colocadas dentro de um navio franqueado para uma viagem transatlântica. Esse tipo de embarcação costuma ser utilizado para o transporte de cargas em sacos, caixas, engradados, tambores, barris e itens de baixa perecibilidade. Além disso, esses navios atendem a diversas demandas dos clientes simultaneamente para “dividir” o custo do frete.

A ideia de transportar toras de madeira no modelo breakbulk surge justamente em um momento em que o setor de logística enfrenta os desafios impostos pela pandemia, que levou à escassez de contêineres na retomada da economia global. Antes, as cargas de madeira eram exportadas em contêineres por Vila do Conde, em Barcarena.

André Gonçalves, consultor da RA Comex Trading, diz que essa é uma operação que nunca havia acontecido no Pará. “O fato de termos conseguido realizar uma operação tão pioneira dentro do



estado, dentro da nossa cidade, onde o porto estava inoperante, abre portas e mostra que o Porto de Belém ainda está em condições de trabalhar e atender cargas. operação”, comentou.

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

Data: 14/07/2022

SUSTENTABILIDADE: CHINESA COFCO INTERNATIONAL FECHA NOVO ACORDO DE EMPRÉSTIMO DE US\$ 1,6 BILHÃO

Informações: Broadcast Agro (14 de julho de 2022)

A Cofco International, plataforma de negócios agrícolas da Cofco Corporation, a maior empresa de alimentos e agricultura da China, anunciou hoje a assinatura de um acordo para uma nova linha de crédito rotativo de US\$ 1,6 bilhão, vinculada à sustentabilidade, com 19 bancos da China, Austrália, Europa, Japão, Cingapura e Estados Unidos.

Segundo comunicado da companhia, trata-se do terceiro empréstimo sindicalizado vinculado à sustentabilidade da Cofco International e eleva os compromissos totais de empréstimos vinculados à sustentabilidade da empresa para US\$ 2,3 bilhões. A companhia assinou seu primeiro empréstimo vinculado à sustentabilidade em julho de 2019, que foi considerado o maior empréstimo vinculado ao segmento para um trader de commodities. Um segundo empréstimo foi contratado em setembro de 2021.

A Cofco detalhou que a nova linha consiste em uma parcela de 364 dias e uma parcela de 3 anos e segue diretrizes baseadas nos Princípios para Empréstimos Vinculados à Sustentabilidade da Associação do Mercado de Empréstimos (LMA).

Os credores concordaram em fornecer incentivos financeiros na forma de taxas de juros mais baixas para a Cofco International atingir metas de sustentabilidade pré-acordadas, abrangendo a rastreabilidade e a análise socioambiental na sua cadeia direta de soja no Brasil e a nota de gestão ESG da Sustainalytics, destacou a companhia. Cada meta de sustentabilidade será auditada ou avaliada anualmente por uma terceira parte independente.

Todas as economias de margem serão usadas para financiar os próprios projetos de sustentabilidade, rastreabilidade ou melhoria socioambiental da empresa, garantiu a Cofco.

O Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A. (BBVA), o Bank of China (Hong Kong) Limited e o SMBC Bank International plc (SMBC) são coordenadores de sustentabilidade, enquanto o BBVA também é o coordenador global, bem como o agente de documentação e instalações.

Em 2021, a Cofco International negociou cerca de 133 milhões de toneladas de commodities, alcançando receitas de US\$ 48 bilhões. A empresa está acelerando seu crescimento para criar uma cadeia de suprimentos agrícola global integrada de classe mundial, ancorada na China.

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

Data: 14/07/2022

HMM INVESTIRÁ US\$ 11,5 BILHÕES EM CINCO ANOS PARA EXPANSÃO

Informações: MarineLink (14 de julho de 2022)

A HMM Co Ltd, a maior empresa de transporte de contêineres da Coreia do Sul em vendas, disse na quinta-feira que planeja investir 15 trilhões de won (US\$ 11,46 bilhões) nos próximos cinco anos para aumentar drasticamente sua capacidade.



Foto: © eyewave / Adobe Stock

A HMM planeja expandir sua capacidade de embarque para 1,2 milhão de unidades equivalentes a 20 pés (TEU) dos atuais 820.000 TEU até 2026 e aumentar o número de graneleiros para 55 de 29. Os investimentos também serão feitos em terminais e instalações logísticas, a empresa, que se separou do conglomerado sul-coreano Hyundai Group em 2016, em comunicado.

O plano de investimento ocorre em meio ao congestionamento portuário global, que, segundo os executivos de logística, persistirá até pelo menos o início de 2023, à medida que a pandemia de COVID-19 prolonga os prazos de entrega de navios e o conflito Rússia-Ucrânia e os bloqueios de Xangai interrompem as cadeias de suprimentos.

Os custos de envio aumentaram de 25% a 30% desde o início da pandemia devido a pressões inflacionárias que provavelmente não diminuirão em breve, segundo a Maersk, a maior empresa de transporte de contêineres do mundo.

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

Data: 14/07/2022

“BRASIL TEM DE SER MAIOR EXPORTADOR DE LÁCTEOS DO MUNDO”, DIZ MINISTRO

Informações: *Brasilagro (14 de julho de 2022)*



Marcos Montes – Foto: Will Shutter/ Câmara dos Deputados

O ministro da Agricultura, Marcos Montes, disse que o Brasil pode ser o maior exportador de lácteos do mundo, além de outras commodities nas quais já lidera, como soja, café e carne bovina.

“Precisamos perseguir (a meta) e ser o maior exportador de lácteos. Já somos maiores em vários produtos e temos tudo para ser em lácteos também. Temos certeza que vamos alcançar (isso) com trabalho sério”, disse Montes, durante a abertura do Fórum Nacional do Leite, ocorrida ontem, em Brasília (DF).

O ministro destacou que a produção leiteira do País vem em tendência crescente, alcançando 35 bilhões de litros por ano, e que conta com 1,170 milhão de produtores dedicados à cadeia em 99% dos municípios brasileiros que produzem leite.

“Me chama a atenção que aproximadamente 93% dos produtores tiram menos de 200 litros por dia”, afirmou Montes. Ele também chamou os produtores de leite de “heróis”.

“Produtores que entregam leite aos laticínios sem saber o preço que realmente vão receber. É algo que precisamos reestudar”, disse. De acordo com o ministro, o governo também está trabalhando para garantir o uso do nome do leite somente em produtos lácteos.

Montes lembrou que o Plano Safra 2022/23 foi lançado recentemente e o classificou como “robusto”. “O Brasil apresentou ao mundo um Plano Safra para atender não só à produção do Brasil, mas para atender ao mundo, com preferência especial para os pequenos e médios produtores”, apontou, ressaltando que o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf) recebeu R\$ 53 bilhões de recursos para a safra 2022/23, do total de R\$ 341 bilhões ofertados.

O ministro relatou também que esteve reunido com a comissária para Saúde e Segurança dos Alimentos da União Europeia, Stella Kyriakides, para “reatar negociações” e retomar o diálogo entre o país e o bloco, incluindo o setor leiteiro, no âmbito do Acordo UE-Mercosul.

“Falei a ela sobre o nosso Serviço de Inspeção Federal (SIF), que é uma porta aberta no mundo todo pela seriedade do sistema. O leite é testemunha disso”, disse. No encontro, ocorrida na manhã de ontem, as partes debateram parcerias estratégicas, a sanidade alimentar e o fluxo de comércio agrícola, segundo o ministro.

O País e o bloco se comprometeram a colocar as equipes técnicas para conversar nos próximos meses (Broadcast, 13/7/22)

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

Data: 14/07/2022

MSC INVESTE 700 MILHÕES EM LE HAVRE

Informações: Transportes e Negócios (13 de julho de 2022)



Foto: Divulgação/Transportes e Negócios

A MSC, através da TiL, o seu “braço armado” para o negócio dos terminais, propõe-se consolidar o porto de Le Havre como um gateway para o Noroeste europeu e uma alternativa ao Norte da Europa.

No imediato, a TiL adquiriu a totalidade do Ocean Terminal e do Terminal de Normandie. Os planos passam por duplicar para 20 o número de pórticos de cais e triplicar a capacidade

de armazenamento de contentores.

Os novos equipamentos serão eléctricos, prevendo-se também disponibilizar energia elétrica, a partir de terra, aos navios que escalem os terminais.

Até 2028, prazo para a conclusão da expansão, serão criados 1 100 postos de trabalho, anuncia a promotora, que conta com o conforto da garantia de volumes da parte da MSC.

No ano passado, o porto de Le Havre movimentou 2,78 milhões de TEU, o que representou um crescimento de 15,4% face a 2020.

O terceiro terminal de contentores do porto gaulês é gerido pela GMP, uma joint-venture entre a DP World e a Terminal Link.

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

Data: 14/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA APROVA PEC QUE PROÍBE UNIÃO DE CRIAR GASTO PÚBLICO PARA ESTADOS E MUNICÍPIOS SEM PREVISÃO DE RECEITA

Proposta foi aprovada em meio à votação de projetos que estabelecem pisos salariais para categorias, como parceiras e enfermeiros. Texto vai à promulgação

Por Fernanda Trisotto — Brasília



Deputados aprovam PEC que proíbe União de criar gasto público para estados e municípios sem previsão de receita Elaine Menke/Câmara do Deputados

Com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), com o pé no acelerador, a Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira, em dois turnos, uma proposta de emenda à Constituição (PEC) que proíbe a União de criar despesas para estados e municípios sem previsão de receita, como transferência de renda para os Entes. Como não houve alteração no texto em relação ao

projeto do Senado, apenas uma supressão, o texto segue para promulgação.

Na prática, o Congresso não poderá mais apenas criar uma nova despesa para os estados, como estabelecer pisos para profissionais. Para isso, será necessário que o próprio Congresso crie uma forma de compensar os estados e os novos municípios por essa despesa.

A PEC foi aprovada pouco depois de o Congresso estabelecer um teto (de 17% ou 18%) para a cobrança do ICMS, principal tributo estadual, sobre os combustíveis, a energia elétrica e o transporte público. Também ocorre depois de o Congresso aprovar um piso para profissionais de enfermagem. Esses projetos, por exemplo, precisariam vir acompanhados de uma compensação aos estados.

Os deputados fizeram uma supressão no texto ao aprovar um destaque do Psol. O texto original propunha que qualquer lei, no momento da aprovação, não poderia criar ou aumentar despesas sem que isso constasse nas leis orçamentárias – em vigor ou a proposta para o exercício seguinte.

O argumento do partido para derrubar a mudança é que isso constitucionalizaria a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e poderia prejudicar a tramitação de propostas com impacto fiscal ao privilegiar apenas textos de aliados ao governo.

A PEC foi aprovada em meio à votação de projetos que estabelecem pisos salariais para categorias, como parteiras e enfermeiros, aprovada na noite de quarta-feira. Em tese, a nova PEC não afetará essas categorias.

Para a derrubada do dispositivo, houve acordo entre o governo e parte da oposição.

— Essa PEC reforça o pacto federativo. Estas ações de criação de despesas que invadem orçamento de outros entes só podem ser feitas com o "de acordo" do ente que participa desta nova ação. Vai ser muito importante para o Brasil, para a responsabilidade fiscal, para o crescimento do diálogo entre os Poderes e os entes da Federação. Estamos muito satisfeitos com esse acordo construído — disse o líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR).

Parte da oposição, no entanto, rechaçou o acordo e disse não ter sido consultada, porque Barros falou apenas com o PT.

— O PSB está compreendendo a importância do debate dessa PEC, compreende a preocupação com a questão fiscal no Brasil, compreende a questão do pacto federativo, que envolve Estados e Municípios, que é muito importante, mas nós entendemos também que essa proposta nasce de uma reação contra várias proposições aqui debatidas, como, por exemplo, o piso da enfermagem e outros debates da mesma natureza — afirmou o líder do partido, Bira do Pindaré (PSB-MA).

A deputada Alice Portugal (PCdoB-BA) ponderou que a PEC tem aspectos positivos, ao proteger municípios em relação às despesas sem fonte, mas ponderou que a trava pode prejudicar iniciativas parlamentares que visam melhorar os pisos nacionais para diversas categorias.

— Ontem foi aprovado, na Comissão de Seguridade Social e Família, o piso do farmacêutico, que passará ainda, como o da enfermagem passou, por análise de números, por análise de fontes. Mas, previamente, uma PEC impedir que este Parlamento o faça, para nós, é inadmissível. Por isso, não houve acordo sobre esse aspecto — afirmou.

Apoio dos municípios

A proposta é defendida por estados e municípios. Na última semana, houve intensa mobilização de prefeitos, promovida pela CNM, que vieram a Brasília e se reuniram com chefes de poderes para pressionar pela aprovação do texto.

Nas últimas semanas, o Congresso aprovou medidas que retiram recursos e aumentam despesas de estados e municípios. No primeiro caso, um exemplo é a lei do teto do ICMS, que limita a alíquota para combustíveis, energia elétrica, telecomunicações e transporte coletivo, com possibilidade de retirar até R\$ 100 bilhões anuais de arrecadação dos entes. Em contrapartida, também foram aprovados projetos que aumentam as despesas, como o piso da enfermagem.

A CNM comemorou a aprovação da PEC. Em nota, o presidente da entidade, Paulo Ziulkoski, disse que foi uma conquista importante após anos de mobilizações. “Esse é um pleito prioritário para os gestores municipais, que não podem mais trabalhar nessa insegurança, com outro ente podendo criar atribuições que vão onerar o orçamento local sem indicar de onde sai a receita para custear. Estamos agora com essa aprovação estancando uma sangria, porque quem vem pagando com as medidas é o cidadão”, afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/07/2022

GOVERNO PREVÊ CRESCIMENTO DE 2% DA ECONOMIA ESTE ANO, COM INFLAÇÃO DE 7,2%

Novas projeções foram divulgadas pelo Ministério da Economia

Por Eliane Oliveira — Brasília



Governo prevê crescimento de 2% da economia este ano, com inflação de 7,2%**Indústria: governo apresentou previsão mais otimista para o PIB Edilson Dantas/Infoglobo**

O Ministério da Economia aumentou sua projeção de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) para 2022 de 1,5% para 2%. A pasta também revisou a estimativa de inflação medida pelo IPCA para taxa 7,2% da prevista anteriormente, de 7,9%.

Os números foram divulgados na manhã desta quinta-feira. Esses e outros indicadores macroeconômicos servem de parâmetros para a revisão bimestral do Orçamento, que deverá ser concluída no início da próxima semana.

Para 2023, as projeções para o PIB e a inflação, feitas pela área econômica do governo, são de, respectivamente, um crescimento 2,5% da economia, e uma taxa de 4,5% do IPCA.. No ano passado, a economia cresceu 4,6%, depois de uma queda de 4,1% em 2020, devido aos efeitos da pandemia de Covid-19.

Em março último, o governo revisou para baixo sua estimativa de crescimento do PIB, de 2,1% para 1,5%. Agora, há uma percepção de melhora da atividade econômica brasileira, com o aumento da arrecadação e a desoneração de tributos de bens e serviços.



Ao comentar as razões que levaram o governo a rever para cima a estimativa oficial de crescimento do PIB, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que os Estados Unidos e os países europeus estão rebaixando as previsões para suas economias, enquanto o Brasil apresenta melhores perspectivas. Ele acrescentou que “o mundo inteiro” está esperando inflação mais alta.

—Estão revendo o crescimento para baixo e a gente para cima e a inflação está subindo no mundo inteiro. Hoje, está bastante claro que a crise lá fora será bem mais aguda do que esperavam. Eu já havia chamado atenção para não subestimarem o desempenho da economia brasileira — afirmou o ministro.

Apesar das dificuldades, Guedes disse que há uma “enorme oportunidade para a economia brasileira”, porque os investimentos seguem, atualmente, dois critérios: os países só vão investir em regiões próximas e a nação que receberá os recursos deve ser vista como “um país amigo”.

— A Rússia está perto da Europa, mas não é vista como um país amigo. E o Brasil é amigo de todo mundo —ressaltou.

Segundo ele, o Brasil passa a ser agora um país decisivo para a garantia energética e alimentar. O ministro também destacou que há R\$ 860 bilhões em investimentos previstos para os próximos dez anos e que o mercado de trabalho brasileiro já dá sinais importantes de recuperação, com a queda do desemprego de 14,9% para 9,8%.

— Seguimos com recordes de exportações, fluxos de comércio, acordos internacionais continuam sendo feitos, o Brasil continua seu movimento de integração competitiva —afirmou.

Ao refazerem sua estimativa para o PIB deste ano, os técnicos levaram em conta a alta de 1% no primeiro trimestre deste ano, com destaque para serviços (1%) e a recuperação da indústria (0,1%), apesar do recuo de 0,9% da agropecuária. No acumulado em quatro trimestres, até março deste ano, o PIB teve um crescimento de 4,7%.

“Nesse ambiente, as expectativas de mercado vêm sendo ajustadas para cima e já apontam mediana para alta de 1,6% no PIB para 2022”, diz um trecho de um boletim divulgado pela pasta.

Outros fatores são a melhora na confiança dos empresários do setor serviços, do comércio e dos consumidores. Além disso, no mercado de trabalho, a taxa de desemprego mostrou recuo para 9,8% da População Economicamente Ativa (PEA), verificada em maio/2022, com recuperação da população ocupada, formal e informal, resultando em 1,7 milhão de novas ocupações no acumulado do ano até maio.

Fontes da área econômica também avaliam que as medidas tomadas para reanimar a economia, que valem até 31 de dezembro deste ano, contribuem para esse otimismo. Uma delas é a Proposta de Emenda Constitucional (PEC), aprovada ontem no Congresso, que amplia em R\$ 200 o valor do Auxílio Brasil e concede benefícios a usineiros, caminhoneiros e taxistas. A PEC Eleitoral permitirá a liberação de R\$ 41,2 bilhões.

Esses interlocutores destacam, entre as medidas já tomadas, a limitação do ICMS estadual para 17% ou 18% sobre combustíveis, energia e telecomunicações e a permissão de saques de até R\$ 1 mil pelos trabalhadores com conta no FGTS. Os governadores reclamam dessas mudanças, enquanto a PEC Eleitoral é criticada por especialistas.

Outro fator que anima a equipe econômica do governo é a leve melhora das previsões do mercado. Segundo a última pesquisa Focus divulgada pelo Banco Central após colher informações com as principais instituições financeiras, a projeção de crescimento da economia brasileira em 2022 voltou a subir, de 1,51% para 1,59%.

Contudo, de acordo com o boletim divulgado pelo Ministério da Economia, o cenário internacional continua desafiador: "Observam-se revisões baixistas do crescimento global e o patamar ainda elevado dos preços das commodities de energia e alimentos".

As estimativas de crescimento do PIB dos países desenvolvidos, segundo a Bloomberg, foram revisadas de 3,8%, no início do ano, para 2,6% no fim de junho de 2022. Resultado semelhante ocorre para os países emergentes, cujas projeções foram alteradas de 5,0% para 3,7% nestes mesmos períodos.

"Essas revisões, em grande medida, são respostas à deterioração do cenário geopolítico – guerra no Leste Europeu – e da piora das condições financeiras, explicada pela elevação da curva de juros. A taxa de juros mensal para 5 anos nos Estados Unidos atingiu o maior patamar desde 2008. Resultado semelhante ocorre para a Alemanha, França e outros países europeus cujo nível da taxa de juros está no maior patamar desde a crise de 2012", diz o trecho da nota técnica divulgada pela pasta.

Revisão no mercado

Carla Argenta, economista-chefe da CM Capital, avalia que as expectativas para o nível de atividade do Brasil não são boas. Ela acredita que o crescimento do primeiro trimestre (1%) não deve se repetir nos próximos trimestres de 2022.

—Naquele momento, ainda estávamos absorvendo boa parte da demanda que havia ficado represada por conta das medidas de restrição de mobilidade social levadas a cabo nos meses anteriores, mas isso ficou para trás. No primeiro trimestre do ano, também vimos a demanda global se voltar para as commodities brasileiras, que alimentavam o crescimento acelerado das economias desenvolvidas —ressaltou.

Porém, a realidade mudou rapidamente. Segundo a economista, o aperto monetário global, a guerra na Europa e o lockdown na China fazem com que a demanda internacional, que gerou o crescimento do Brasil nos últimos anos, arrefeça rapidamente. O aperto monetário no Brasil também deve desaquecer a demanda doméstica, especialmente no segundo semestre: os dados de atividade recentes apontam para um crescimento do PIB de 0,3% apenas entre abril e junho.

— Na contramão desses movimentos, temos a injeção de liquidez advinda da PEC das benesses, mas a maior parte desses recursos devem gerar inflação e não crescimento real, dado que perdurarão por pouco tempo e serão incorporados a uma economia com alto nível inflacionário e forte capacidade de reajustar seus preços. Apesar disso, em alguma magnitude, esses recursos novos podem trazer crescimento no curto prazo.

Para 2023, ela prevê que a situação interna deve ser ainda pior. A seu ver, a capacidade que o Estado possuirá de contribuir para o crescimento econômico com o nível de dívida que apresenta é pífia.

— Ficaremos, mais uma vez, dependentes do nível de atividade internacional para importar o crescimento gerado em outros lugares. As perspectivas não são boas —concluiu.

Economista da Valor Investimentos, Paulo Duarte enfatizou que, com as medidas patrocinadas pelo governo, como o corte de tributos que levou à queda nos preços dos combustíveis, pela primeira vez, desde março de 2020, auge da pandemia, o país deverá registrar deflação nos meses de julho e agosto. Porém, esse benefício de curto prazo trará uma ressaca para o ano que vem.

—Independentemente de quem assumir o governo em janeiro de 2023, janeiro do ano que vem, pegará uma economia com juros altos, de 13,75%, além de IPCA elevado, dólar em alta no mundo inteiro e o lado fiscal pior do que já está, devido à PEC aprovada agora — afirmou Duarte.



Segundo Rodolfo Margato, economista da XP, as últimas revisões para melhor de dados como PIB e inflação para 2022 se devem, entre outros fatores, a uma dinâmica mais forte de recuperação do mercado de trabalho, com um avanço significativo da população ocupada.

Ele também citou a série de estímulos fiscais de curto prazo adotados pelo governo, como a liberação de saques extraordinários do FGTS, antecipação de pagamento de 13º salário a pensionistas e aposentados do INSS, a aprovação do projeto de lei que limitou o ICMS a 17% ou 18% para combustíveis, energia elétrica transporte público coletivo e telecomunicações e, mais recentemente, a PEC Eleitoral.

— A PEC aumenta os gastos sociais, mas também amplia a massa de renda disponível, dando uma sustentação para o consumo no início do segundo semestre deste ano — afirmou.

Partes desses fatores também levaram as instituições a reduzirem suas estimativas de inflação para este ano. A XP diminuiu sua projeção de inflação 9,2% para 7% e espera que a economia cresça 2,2% em 2022.

Em 2023, Margato projeta uma alta de apenas 0,5% do PIB e avalia que a inflação medida pelo IPCA ficará em 5%. Entre os motivos para a alta inflacionária é a volta das alíquotas de tributos reduzidas temporariamente.

— Até pouco tempo atrás, tínhamos uma projeção de 4,5% para inflação. O mercado também vem revisando para cima este número.

Em um relatório assinado pela economista Ana Paula Vescovi e sua equipe, divulgado nesta quinta-feira, o Banco Santander explica que melhorou sua projeção para 2022 de 1,2% de crescimento do PIB para 1,9%, mas manteve as estimativas para os próximos dois anos. Em 2023, a instituição espera uma queda de 0,6% e uma pequena alta de 0,5% em 2024.

“Elevamos nossa projeção de PIB para 2022, porém mantivemos as estimativas para 2023 e 2024”, diz um trecho do documento.

O banco melhorou a estimativa para este ano, devido à reabertura dos serviços, à recuperação do mercado de trabalho e ao aumento da renda disponível. No entanto, não vê nada que justifique uma variação positiva em 2023.

“Para 2024, enxergamos a economia ainda com ritmo lento: estimamos um modesto crescimento de 0,5%, com a recuperação local impactada por nossas expectativas de uma recessão americana a partir de meados de 2023”.

A estimativa de inflação do Santander para este ano também diminuiu, de 9,5% para 7,9%. O corte de impostos sobre os preços de combustíveis, energia elétrica e telecomunicações têm um efeito de curto prazo.

Contudo, olhando mais à frente, o banco subiu a projeção para o IPCA de 2023 de 5,3% para 5,7%, dado que parte das desonerações tributárias poderão ser revertidas no próximo ano. “Além disso, com os mercados antevendo probabilidade crescente de uma expansão fiscal mais duradoura, há um viés altista para as expectativas de inflação, e uma chance de pressão futura advinda de uma depreciação cambial adicional”. Para o IPCA 2024, a instituição espera convergência ao centro da meta (3%).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/07/2022

PETROBRAS: COMITÊ CONSIDERA INELEGÍVEIS DOIS NOMES INDICADOS PELO GOVERNO PARA CONSELHO DA ESTATAL



Secretário da Casa Civil e procurador da Fazenda não passaram na análise do colegiado de elegibilidade da empresa para integrar a cúpula da empresa.

Por Bruno Rosa

A Petrobras divulgou nesta quinta-feira a ata da reunião do Comitê de Elegibilidade (Celeg), que faz parte do Comitê de Pessoas (Cope), com a análise dos indicados pela União aos cargos de membros do Conselho de Administração da estatal.

No parecer, o Cope/Celeg disse que no caso da indicação de Jônathas Assunção Salvador Nery de Castro, que é Secretário Executivo da Casa Civil da Presidência da República, "é praticamente impossível estabelecer um critério ou um processo objetivo que possa mitigar e/ou eliminar os conflitos de interesse". Por isso, foi considerado "inelegível".

Outro indicado, Ricardo Soriano de Alencar, Procurador-Geral da Fazenda Nacional, também foi considerado inelegível para o cargo de conselheiro. O parecer lembra que "enquanto Procurador Geral da Fazenda Nacional", a legislação "não autoriza" a indicação de pessoa que tenha ou possa ter qualquer forma de conflito de interesse. "Isto posto entendemos que o candidato não é elegível", destacou o parecer.

A negativa envolvendo os dois nomes foi unânime pelos integrantes do Celeg. O Comitê, no entanto, não tem poder de veto.

No parecer, o próprio Cope/Celeg destacou que a análise dos nomes tem como objetivo auxiliar o Conselho de Administração e, posteriormente, os acionistas no processo de eleição dos membros do colegiado durante assembleia.

O Conselho de Administração da Administração da estatal vai se reunir na próxima segunda-feira para analisar os nomes e marcar a assembleia de acionistas. Pelas regras, é preciso um período mínimo de 30 dias para convocar os acionistas.

No parecer do Cope/Celeg, Gileno Gurjão Barreto, indicado ao cargo de presidente do Conselho de Administração, recebeu parecer favorável. Porém, o Comitê, acatando as sugestões de medidas mitigatórias indicadas pela Diretoria de Governança e Conformidade, recomendou que ele se abstenha formalmente de praticar qualquer ato, no âmbito do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), que esteja relacionado aos interesses da Petrobras.

Edison Antônio Costa Britto Garcia também recebeu aval positivo. Mas o Celeg recomendou que a área jurídica da Petrobras realize o acompanhamento "dos três processos, todos de natureza administrativa, nos quais o indicado figura como parte, devendo reportar semestralmente à Conformidade o andamento".

Conselheiro indicado tem 24 processos

Iêda Aparecida de Moura Cagni também recebeu aval, mas não poderá praticar qualquer ato, no âmbito do Conselho de Administração da Petrobras, que esteja relacionado aos interesses do Banco do Brasil.

Márcio Andrade Weber, atual presidente do Conselho de Administração da estatal, recebeu aval positivo do Celg. O Comitê recomendou que sua M. Weber Consultoria em Petróleo e Gás Participações Ltda e a empresa Construtora Guida se abstenham formalmente de prestar serviços à Petrobras e suas participações societárias.

Ruy Flaks Schneider, atual conselheiro da companhia, também atende ao requisitos para disputar sua recondução. Também foi recomendado que a Schneider & Cia Consultoria Empresarial e Participações se abstenha formalmente de prestar serviços à Petrobras. Além disso, o Cope/Celeg

recomendou que a área jurídica realize o acompanhamento dos sete processos envolvendo o indicado.

O Cope/Celeg também analisou os indicados pelos minoritários. José João Abdalla Filho, que já é conselheiro, preenche os requisitos, segundo o parecer. Recomendou ainda acompanhamento dos 24 processos envolvendo o banqueiro.

Marcelo Gasparino da Silva, que já é conselheiro, também teve aval positivo do Comitê, que pediu o acompanhamento de sete processos envolvendo o executivo.

Cope critica indicados

O Cope/Celeg destacou que as candidaturas propostas pelo acionista controlador e por acionistas minoritários "não observaram os critérios de diversidade de formação acadêmica e de experiência profissional esperados para a composição de um Conselho de Administração eficiente".

O Comitê pediu ainda que Diretor Executivo de Conformidade e Governança "permanentemente diligencie pela adequação e observância de todos requisitos aplicáveis para os administradores da companhia".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/07/2022

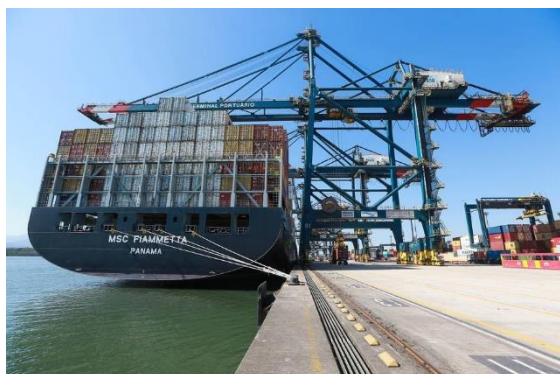
O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NAVIOS E PORTOS PODERÃO SER OPERADOS SEM O ELEMENTO HUMANO

Guerra entre Rússia e Ucrânia, porém, pode desacelerar a onda transformadora do setor; conflito traz riscos à integridade de portos e navios e à infraestrutura de comunicações, não restritos aos países envolvidos

Por *Alessander Lopes Pinto**, O Estado de S.Paulo



Mundo marítimo entendeu rapidamente como as inovações tecnológicas poderiam acelerar a autogestão da navegação
Foto: *Tiago Queiroz/Estadão – 20/7/2018*

Desde que o setor marítimo mundial começou a discutir, já há alguns anos, a plausibilidade de navios autônomos para o transporte de mercadorias, uma transformação disruptiva agita as atividades marítimas e portuárias em nível global. Não estamos distantes do tempo em que navios e portos poderão ser operados sem o elemento humano. Ainda que improvável sua predominância no setor, a autonomia, agora, está no

centro da arena da competição.

O mundo marítimo entendeu rapidamente como as inovações tecnológicas e a inteligência artificial poderiam acelerar a autogestão da navegação e dos portos, aportando volumosos investimentos na modernização dos sistemas a bordo de navios.

Projetos antes imagináveis na ficção se tornaram realidade. Lançado no fim de 2021, o navio norueguês Yara Bierkeland, que combinou tecnologia e eficiência energética, foi pioneiro entre os navios autônomos, ainda que não tenha excluído completamente a presença de uma equipe humana a bordo. Em seguida, o Mikage, da japonesa Mitsui Lines, conseguiu atracar sozinho,

usando drones para soltar os cabos para os trabalhadores portuários. A transformação apenas começou.

O Brasil tem acompanhado com atenção o novo cenário e, desde 2020, conta com um cluster de inteligência artificial que reúne representantes do governo, da academia, de empresas marítimas e da indústria para promover soluções tecnológicas em parceria com centros de pesquisa e atrair investimentos para as novas apostas do País para o transporte marítimo e as atividades portuárias. Cidades portuárias brasileiras também já possuem importantes centros de inovação tecnológica.

Observe-se que a eficiência esperada para o transporte marítimo somente será atingida com a integração de toda a cadeia logística envolvida na movimentação de mercadorias, desde a coleta nas fábricas, armazenamento, expedição, transporte, descarga e entrega ao seu destinatário final. Nesse sentido, a guerra entre Rússia e Ucrânia pode desacelerar a onda transformadora do setor. Além da tragédia humanitária e consequente escalada da miséria, o conflito traz riscos à integridade de portos e navios e à infraestrutura de comunicações, não restritos aos países envolvidos. Não menos relevantes são os impactos sofridos com a guerra cibernética entre essas nações.

É preciso avançar na proteção das estruturas de comunicação para que nenhum navio opere isoladamente, mas como parte da rede mundial de suprimentos. A agenda empreendedora de uma navegação inteligente e tecnológica reivindica um ambiente de paz e de colaboração entre as nações.

* SÓCIO DA BANCA LPLAW ADVOGADOS E VICE-PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO. FOI VICE-PRESIDENTE DO INSTITUTO IBERO-AMERICANO DE DIREITO MARÍTIMO (2016-2018)

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 14/07/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

ATRELAR METAS ESG A BÔNUS PODE MELHORAR REPUTAÇÃO DE EMPRESAS

Desafio é sensibilizar líderes das companhias sobre a importância dos indicadores para resultados financeiros

Por *Suzana Liskauskas, Para o Prática ESG — Rio*



Andressa Lamana, diretora de Desenvolvimento Humano e Organizacional, Saúde, Segurança, Meio Ambiente, Comunicação e Sustentabilidade da CBA. — Foto: Divulgação

Para os especialistas em direito societário, trabalhista e ambiental, não há dúvidas de que as empresas estão cada vez mais cuidadosas com a reputação, e os mecanismos de remuneração variável associados a metas ESG (sigla em inglês para se referir a questões ambientais, sociais e de governança) contribuem positivamente para a construção da imagem.

“É notório que as empresas passaram a valorizar cada vez mais a forma como são vistas e mecanismos de remuneração variável associados a metas ESG trazem impactos positivos à imagem das empresas”, diz Cássia Pizzotti, sócia da área trabalhista do Demarest Advogados.



Mas estabelecer mudanças nos mecanismos de remuneração variável requer atenção à legislação e impõe desafios. Segundo Pizzotti, o maior desafio está na conscientização dos empresários sobre a relevância desses indicadores para atingir bons resultados financeiros também. A advogada explica que ainda existe um entendimento de que a remuneração variável dos empregados, em geral, deve estar atrelada a índices de desempenho financeiro objetivos.

“Quanto maior a compreensão de que ESG e desempenho financeiro andam lado a lado, maior será a utilização dessa métricas nos modelos de remuneração variável”, afirma Pizzotti.

Entre os pontos de atenção, os especialistas em direito trabalhista, ressaltam que temas de saúde e segurança no trabalho não podem ser incluídos em programas de participação nos lucros e resultados. “As métricas referentes a temas de saúde e segurança no trabalho são expressamente proibidas para programas de participação nos lucros e resultados (art. 2º, §4º, II, da Lei nº 10.101/2000). Muitas empresas possuem demandas para inclusão desse tipo de meta em programas de PLR, porém, acabam esbarrando nesse impeditivo legal”, alerta Pizzotti.

Desde 2015, 10% da remuneração variável de todos funcionários da CBA são atrelados aos objetivos ESG. Andressa Lamana, diretora de Desenvolvimento Humano e Organizacional, Saúde, Segurança, Meio Ambiente, Comunicação e Sustentabilidade da CBA, destaca a importância da clareza na comunicação com os funcionários. Segundo Lamana, o compartilhamento das metas com todos os funcionários contribui para que eles tenham clareza sobre seu papel e a importância do seu trabalho no alcance dos objetivos ESG.

“Com a implantação da remuneração variável atrelada aos objetivos ESG, observamos uma importante evolução nos resultados da empresa, além de termos um ambiente de trabalho cada vez mais colaborativo, diverso e alinhado ao propósito da companhia”, diz Lamana.

Para a executiva, é fundamental atualizar as metas e as ambições em relação aos resultados ESG. “A evolução das metas é importante para acelerar o nosso compromisso com os temas sociais, ambientais e de governança, através do comprometimento de todos os empregados e empregadas”, afirma Lamana.

Andrea Santoro, gerente de Sustentabilidade da AES Brasil, observa que esse modelo de remuneração traz um impacto positivo para as metas ESG, pois passam a ser vistas como objetivo do negócio e de todos os envolvidos. “As empresas precisam se comprometer com objetivos e metas ambiciosas de longo prazo, mas para alcançá-las precisam também ter metas intermediárias que levem as empresas a trilhar esse caminho longo”, afirma Santoro.

Na AES Brasil, desde 2021, estão atreladas à remuneração as metas socioambientais estratégicas, que se dividem em diversidade, equidade e inclusão, clima organizacional e crescimento em renovável. “Toda a alta liderança da empresa, incluindo todos os diretores, VPs e a CEO, possui metas ESG em seus contratos de gestão, muitas delas compartilhadas e cascadeadas aos gerentes”, detalha Santoro.

A gerente de Sustentabilidade da AES Brasil explica que as metas podem sofrer variações para cada membro da diretoria. “A remuneração variável da CEO, por exemplo, considera a seguinte proporção: 40% da remuneração variável atrelada aos critérios ESG, sendo: diversidade (5%), clima organizacional (5%) e crescimento em renováveis (30%)”.

Na Suzano, os membros da Diretoria Executiva têm pelo menos uma meta de sustentabilidade atrelada a sua remuneração variável, o que representa, pelo menos, 10% da remuneração variável de curto prazo.

Um exemplo são as metas de diversidade. As metas de remuneração variável da liderança atual da companhia estão atreladas ao compromisso de ter 30% 30% de pessoas negras em cargos de liderança (gerentes funcionais e acima) até 2025.

Em 2021, a empresa alcançou 19,7% de pessoas negras nos cargos de liderança, uma evolução de 1,4 ponto percentual em relação ao ano anterior. Entre os fatores atribuídos pela empresa para esse resultado, estão os programas de aceleração de carreira e mentoria para pessoas negras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/07/2022

EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO CRESCERAM 31,2% EM JUNHO, PARA US\$ 15,7 BI

Segundo o Ministério da Agricultura, trata-se de um novo recorde, puxado pelas vendas de soja à China

Por Fernando Lopes, Valor — São Paulo

As exportações do agronegócio brasileiro continuaram aquecidas e renderam US\$ 15,7 bilhões em junho, 31,2% mais que no mesmo mês do ano passado, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pelo Ministério da Agricultura. Segundo a Pasta, foi um novo recorde, mais uma vez influenciado pelos elevados preços das commodities em geral no mercado internacional.



Exportação de soja pelo porto de Paranaguá, no Paraná — Foto: Valor

Em comunicado, o ministério realçou que, embora tenha recuado 4,7% entre os meses de maio e junho, o índice de preços de alimentos do Banco Mundial subiu 22,8% em junho ante o mesmo mês de 2021, e que mais ou menos o mesmo movimento foi observado no índice de preços de alimentos da FAO, o braço das Nações Unidas para agricultura e alimentação. “Ou seja, apesar de um aparente arrefecimento na inflação de alimentos, captada por

ambos os índices, os preços internacionais permanecem em patamares bastante elevados”.

No caso das exportações brasileiras do agro, os preços subiram, em média, 28,5% na comparação interanual — muito mais do que o volume médio embarcado (2,1%) —, o que garantiu o resultado divulgado. Como as importações cresceram 19,8% nessa mesma comparação, para US\$ 1,5 bilhão, o superávit setorial registrou alta de 32,6% e atingiu US\$ 14,2 bilhões no mês passado. Nas importações, o destaque foi o aumento de 187% das compras de fertilizantes, para US\$ 3,3 bilhões, derivada de incrementos de 17,5% dos volumes e 144,4% do preço médio.

Soja e derivados

Os embarques de soja e derivados (farelo e óleo) permaneceram na liderança da pauta exportadora. Os embarques registraram aumento de 31,9% em junho, para US\$ 8,1 bilhões. “Diante de uma safra menor em 2022, as exportações de soja em grão recuaram de 11,1 milhões de toneladas, em junho de 2021, para 10,1 milhões (-9,2%). O incremento de 34,4% do preço da oleaginosa, porém, possibilitou uma expansão de 22,1% no valor exportado do grão, que chegou ao recorde de US\$ 6,32 bilhões para meses de junho”, informou o ministério. A China foi o destino de 64,5% das exportações da matéria-prima, mesmo com uma queda de 8,2% nas compras em relação a junho do ano passado.

Carnes

Já os embarques brasileiros de carnes (bovina, de frango e suína) somaram US\$ 2,4 bilhões em junho, 32% mais que um ano antes. Os embarques de carne bovina cresceram 36,9%, para US\$ 1,1 bilhão, e a China também foi o principal país comprador, respondendo por 65,9% do valor total. As vendas de carne de frango, também puxadas pelo país asiático, aumentaram 46,7%, para o

recorde em meses de junho de US\$ 932,1 milhões, e as de carne suína foram 19,1% menores (US\$ 216,6 milhões).

Produtos florestais, açúcar & etanol e café

Entre os demais grupos de produtos mais exportados pelo agro brasileiro, o de produtos florestais registrou aumento de 23,1%, para US\$ 1,5 bilhão, açúcar e etanol avançaram 0,3%, para US\$ 1,1 bilhão, e café subiu 73,6%, para US\$ 788,7 milhões. No total, a China foi o destino de 36,3% da receita dos embarques do agronegócio brasileiro em junho, ou US\$ 5,7 bilhões.

Primeiro semestre

Assim, no primeiro semestre do ano as exportações brasileiros do agro chegaram a US\$ 79,3 bilhões, 29,4% mais que em igual intervalo do ano passado. As importações cresceram 8,5% na comparação, para US\$ 8,1 bilhões, e o superávit foi 32,3% maior (US\$ 71,2 bilhões). De janeiro a junho os embarques de soja e derivados aumentaram 30,1%, para US\$ 37,8 bilhões, os de carnes cresceram 35,3%, para US\$ 12,2 bilhões, os de produtos florestais subiram 29,1%, para US\$ 8,3 bilhões, os de açúcar e etanol registraram queda de 6,9%, para US\$ 4,3 bilhões, e os de café foram 55,5% maiores (US\$ 4,6 bilhões). No semestre, a China foi o destino de 35,6% das exportações totais do agro brasileiro (US\$ 28,3 bilhões).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/07/2022

AIE CORTA PREVISÃO DE DEMANDA DE PETRÓLEO PARA 2022 E 2023

A entidade espera que o impacto da queda na demanda seja modesto, já que a recuperação da economia chinesa está ajudando a compensar as perdas em outras partes do mundo

Por Dow Jones Newswires, Dow Jones — Nova York



— Foto: Keri Jackson/Pixabay

A Agência Internacional de Energia (AIE) cortou sua previsão de demanda de petróleo para 2022 em 240.000 barris por dia para 99,2 milhões de barris diários. A demanda em 2023 foi prevista em queda de 280.000 barris diários a 101,32 milhões de barris por dia, informou a agência.

A organização aumentou a sua previsão de produção de petróleo para 300.000 barris por dia em 2022 para 100,1 milhões de barris diários. Já para 2023, a previsão de oferta não foi alterada ficando 101,1 milhões de barris por dia.

A agência espera que o impacto da queda na demanda seja modesto, já que a recuperação da economia chinesa está ajudando a compensar a perda de demanda por petróleo em outras partes do mundo.

As sanções contra o petróleo russo também estão se mostrando menos prejudiciais à produção de petróleo do país do que o esperado, enquanto a produção dos EUA e do Canadá estava aumentando, afirma a AIE.

A agência elevou sua previsão para a produção de petróleo russo este ano em 240.000 barris por dia para 10,6 milhões de barris. Em junho, a oferta global de petróleo saltou 690.000 barris por dia para 99,5 milhões de barris por dia, em grande parte devido à produção russa acima do esperado.

A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), em seu próprio relatório sobre o mercado de petróleo publicado na terça-feira, ofereceu uma visão semelhante da desaceleração do crescimento econômico e da diminuição da demanda por petróleo.

A Opep afirmou que o crescimento global diminuiria para 3,2% em 2023, ante 3,5% este ano, já que as economias da Europa e dos EUA sofrem mais com o aumento da inflação e as medidas dos bancos centrais para aumentar as taxas de juros. O crescimento da demanda global por petróleo diminuiria para 2,7 milhões de barris por dia, de 3,4 milhões de barris por dia em 2022, segundo a Opep.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/07/2022

HIDROGÊNIO VERDE E USINA EÓLICA NO MAR ATRAEM A ATENÇÃO

Hidrogênio verde e usina eólica no mar atraem a atenção de grandes empresas como fontes alternativas de energia

Por Danielle Nogueira e Cláudio Marques — O Globo, do Rio

A busca por redução de emissões de carbono tem levado empresas a apostar em fontes de energia que estão na fronteira tecnológica. Entre as novas fontes energéticas despontam a eólica offshore e o chamado hidrogênio verde, que vêm atraindo pesos pesados do setor como a francesa Engie e a petrolífera anglo-holandesa Shell.

“O hidrogênio verde é a pauta da transição energética”, afirma Rui Altieri, presidente da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), que planeja lançar ainda este ano uma certificação para garantir que o hidrogênio seja realmente verde. Hoje, o hidrogênio já é utilizado, mas é produzido a partir de combustível fóssil, gerando emissão de hidrogênio seja realmente verde. Hoje, o hidrogênio já é utilizado, mas é produzido a partir de combustível fóssil, gerando emissão de CO2.



A Shell fechou acordo com o Porto do Açu (RJ), para a construção de uma planta-piloto de hidrogênio verde no local — Foto: Divulgação

A versão verde deve ser obtida a partir de fontes de energia renováveis, como eólica, solar e hídrica. O processo mais pesquisado hoje para produção em escala industrial é por meio da eletrólise, que consiste na passagem de uma corrente elétrica pela água para separar o oxigênio do hidrogênio. É justamente a elevada demanda elétrica para fazer a eletrólise um dos desafios no caminho do hidrogênio verde.

Além de aspectos técnicos, o hidrogênio verde enfrenta desafios como falta de escala e custos. Mas em meio a uma crise energética global, que ganhou impulso com a guerra entre Rússia e Ucrânia, a busca pelo hidrogênio verde ganha força por também se encaixar no tema da descarbonização contra mudanças climáticas. “Precisamos zerar as emissões até 2050, esse é o compromisso das nações que firmaram o Acordo de Paris em 2015”, afirma Paulo Alvarenga, CEO da Thyssenkrupp, que tem projetos de plantas de hidrogênio verde em Roterdã e Arábia Saudita.

No Brasil, a Engie possui um memorando de entendimentos assinado com o governo do Ceará para tocar um projeto em uma planta de eletrólise na área do porto de Pecém, com capacidade entre 100 MW e 150 MW. O tamanho da carga elétrica indica a quantidade de energia que vai ser aplicada para quebrar a molécula de água e liberar o hidrogênio. CEO da Engie no Brasil, Maurício Stolle Bähr afirma que o grupo tem o objetivo de desenvolver 4 GW de capacidade instalada de hidrogênio verde até 2030, e que o Brasil pode contribuir com pelo menos 1 GW.

A Shell também vislumbra o potencial do hidrogênio verde dentro de sua estratégia de transição para uma economia de baixo carbono. Fechou acordo com o Porto do Açu (RJ), para a construção de uma planta-piloto. A unidade tem conclusão prevista para 2025 e terá capacidade de 10 MW.

Essa primeira etapa do projeto vai consumir entre US\$ 20 milhões e US\$ 40 milhões em investimentos. Para garantir a fonte limpa, o porto vai comprar energia certificada. Uma parte do hidrogênio produzido será destinada a consumidores. O restante será usado na unidade local geradora de amônia.

O projeto se insere na estratégia da Shell de ampliar os investimentos em energia renovável, com objetivo de se tornar net zero até 2050. No curto prazo, foram estipulados investimentos de US\$ 2 bilhões a US\$ 3 bilhões em energias renováveis por ano, globalmente. O Brasil é um dos quatro destinos prioritários desses aportes.

Ao mesmo tempo, no início de 2022, a Shell entrou com pedido de licenciamento ambiental para projetos de eólica offshore para seis diferentes áreas no Nordeste, Sudeste e Sul do país, com um potencial de geração que poderá chegar até 17 GW, se todos os parques se viabilizarem. A expectativa é de que o primeiro projeto inicie suas operações por volta de 2030.

A Engie, por sua vez, firmou parceria com a portuguesa EDP e criou, em 2019, a joint-venture Ocean Winds para prospectar oportunidades de investimento em eólica no mar. E busca autorizações preliminares para cinco projetos que totalizam 15 GW distribuídos por Piauí, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Foram desenhados para profundidades inferiores a 70 metros.

“O desenvolvimento dos projetos é uma oportunidade para atender à crescente demanda de energia no país, diversificar a matriz energética e atender nossas metas globais de redução de emissões de carbono”, diz.

Bähr, lembrando que o grupo pretende se tornar carbono neutro em 2045. Os projetos no Brasil devem entrar em operação antes de 2030 e a empresa estima que os projetos poderão exigir aportes que seriam da ordem de R\$ 13 bilhões a R\$ 16 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAIS DO ARCO NORTE JÁ EXPORTAM EQUIVALENTE AO PORTO DE SANTOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 14 Julho 2022



Divulgação

Oito portos do Norte, além da Bahia, embarcaram 38,9 milhões de toneladas de grãos para o mercado exterior, em 2021. Com melhorias estruturais e novas estratégias de transporte e logística, CNA projeta que números tendem a crescer nos próximos anos

O eixo Arco Norte do Brasil, que fica acima da linha do Paralelo 16, envolvendo oito complexos portuários – de Porto Velho (RO), Miritituba, Santarém e Barbacena (os três no Pará), Itacoatiara e Manaus (no Amazonas), Itaqui (Maranhão), além do Cotegibe (na Bahia, Nordeste) –, já exporta o mesmo volume de grãos em comparação ao tradicional Porto de Santos (SP). Foram 38,9 milhões de toneladas em 2021, e 38,8 milhões pelo porto paulistano, no mesmo período. De acordo com um estudo da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), entre 2009 e 2021, o salto da produção agrícola no Arco Norte foi bem expressivo: de 56 milhões para 141,9 milhões de toneladas de grãos.



Mesmo que o desempenho impressione, as exportações via terminais portuários do Norte do país e do Porto Cotegibe, na Bahia, estão aquém de suas capacidades. “Algo em torno de 69% da exportação da agricultura vai pelos portos do Sul e Sudeste. No entanto, essa movimentação do Arco Norte, no ano passado, foi equivalente ao de Santos”, reforçou Elisângela Lopes, assessora técnica de logística e infraestrutura da CNA, à Portos e Navios.

A fundamental diferença, no entanto, passa pela discrepância relacionada aos investimentos nos setores de infraestrutura e logística, que só pode ser percebida, na prática, quando esses trechos são percorridos, presencialmente. “Há uma grande demanda por melhorias das estradas do Arco Norte, onde uma parte ainda precisa ser pavimentada e outra necessita de manutenção, além das ferrovias, que são usadas [pelo agronegócio] em menor volume na comparação, por exemplo, com o minério de ferro”, salientou Elisângela.

Interligação com MT

Para desenvolver estratégias que visem às melhorias do escoamento das safras e das exportações pelos portos do Arco Norte, tem sido crucial incluir a situação de regiões vizinhas. E isso começa por ações como o “Estradeiro BR-174/364”, cujas equipes vêm peregrinando pelas rotas da produção de grãos nos estados de Mato Grosso e Rondônia. A iniciativa é promovida pela Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja/MT), em parceria com o Movimento Pró-Logística.

No curto prazo, as metas visam ampliar o escoamento de milho da próxima safra, para o Porto de Porto Velho, cujas vias de acesso possuem alto fluxo de veículos pesados. Nesse período, a estimativa é de que haja uma circulação de 2 mil caminhões, diariamente.

O diretor-executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso e consultor de Logística da Aprosoja/MT, Edeon Vaz Ferreira, destacou, à Portos e Navios, que o Mato Grosso possui três grandes corredores, sendo o primeiro deles a rodovia BR-364, que serve de ligação entre o oeste daquele Estado e o cone sul de Rondônia, em Porto Velho.

“A partir daí, os grãos saem pela hidrovía do Rio Madeira rumo aos portos de Itacoatiara (AM), Santarém (PA) e Barcarena (PA), no município de Vila do Conde. As rodovias estão em bom estado, sendo que o único problema observado foi o acesso às estações de transbordo de carga (ETCs), que fica à margem direita do Madeira”, informou Ferreira, adiantando que o trecho faz parte da nova concessão da BR-364, que já está em processo de apuração em audiências públicas.

O segundo corredor é o da rodovia BR-163, que liga a região do médio-norte do Mato Grosso, nas cidades de Sorriso, Sinop e Guarantã do Norte até o município de Mirituba, no Pará, seguindo pela hidrovía do Rio Tapajós e acessando os portos de Santana e Barcarena.

Já o terceiro é o da BR-158, que atende à região do Vale do Araguaia em Nova Xavantina, Canarana, Ribeirão Castalheira, Água Boa, Querência, Porto Alegre do Norte, subindo com as cargas de grãos até Redenção, no Pará, e por duas rodovias estaduais, alcançando a ferrovia de Palmeirantes, no Tocantins, e chegando ao Porto do Itaquí.

“O Porto de Porto Velho, por exemplo, hoje tem a capacidade de transbordo de carga, quando ela é tirada do caminhão e colocada na barcaça, de 15 milhões de toneladas, mas isso está em fase de ampliação, por meio de outros projetos [de transporte e logística]. Acreditamos que, em 2030, ele deve estar com 25 milhões de capacidade, mas agora gira em torno de 11 milhões”, pontuou Ferreira, que também preside a Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CTLOG), vinculada ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

Segundo o executivo, a tendência é de crescimento de, pelo menos, 1 milhão de toneladas por ano, só no Porto de Porto Velho. “No caso do Porto de Miritituba, que hoje tem capacidade para receber 19 milhões de carga, estamos estimando que, até 2030, chegue à capacidade de 40 milhões”.

De acordo com Ferreira, o crescimento pelo corredor logístico da BR-163 permitirá um escoamento maior pelos portos de Santarém, Santana e Barcarena, a partir da ampliação de todos esses terminais portuários. “Isso porque vamos ter um volume crescente por volta de 2,5 milhões a 3 milhões de toneladas por ano. No momento, das 19 milhões de toneladas de capacidade, nós estamos utilizando algo em torno de 12,5 milhões”.

Transporte de cabotagem

No Arco Norte, existe o transporte de cabotagem, mas não para grãos, sendo usado para levar combustíveis e contêineres entre Manaus e todo o litoral do Brasil. Conforme Ferreira, esses contêineres embarcam produtos industrializados – como motocicletas, máquinas de lavar, geladeiras e televisores, entre outros – fabricados na Zona Franca de Manaus e distribuídos também pelo litoral do país. No sentido contrário, esse transporte traz arroz e outros gêneros alimentícios industrializados do Sul e Sudeste.

“A cabotagem de granéis agrícolas pode ser implementada a qualquer momento, mas estimamos que, em dois anos, já esteja totalmente em operação, embarcando principalmente farelo de soja e de milho para o Nordeste e Sul do Brasil, saindo de Mato Grosso pelo Porto de Santarém, no Pará”, disse Ferreira.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/07/2022

FERNANDO SALEK, DA WILSON SONS: INOVAÇÃO COM COLABORAÇÃO

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 14 Julho 2022*



Della Rocca (Divulgação)

Executivo projeta em hub marítimo e portuário ambiente para discussões sobre tecnologia, disrupção e busca de soluções, num cenário desafiador para empresas desses segmentos

A empresa que queira se manter competitiva daqui para frente, inevitavelmente, precisará adotar uma dinâmica de trabalho mais colaborativa, inclusive com seus concorrentes, mirando o desenvolvimento setorial. É como pensa o CEO da Wilson Sons, Fernando Salek, que participou esta semana do lançamento do hub marítimo e portuário, que também tem como mantenedores o Porto do Açu e a Hidrovias do Brasil, e que se integra ao Cubo Itaú, centro de inovação que reúne startups de diferentes segmentos. Ele acrescentou que o hub possui diferentes formas de participação, com possibilidades de integração com academia, agentes de fomento e startups.

Salek explicou que o objetivo é criar um ambiente de referência para esses atores discutirem sobre tecnologia, disrupção e busca de soluções para o segmento, num cenário com desafios para as empresas cumprirem necessidades de atuação mais sustentável e de participar na economia de baixo carbono. “A chave é amadurecer a cultura de inovação que faz com que possamos ser competitivos comercialmente e buscar excelência operacional, atingindo metas de sustentabilidade desafiadoras. Reconhecemos que sozinhos não conseguimos fazer. A fórmula passa pela cooperação em ecossistema”, disse Salek em entrevista à Portos e Navios.

O executivo mencionou que a Wilson Sons vem discutindo com a Weg formas de adaptar e replicar nos rebocadores do grupo um projeto semelhante como o que a fabricante desenvolveu com a Hidrovias do Brasil para um empurrador híbrido/elétrico. “A Weg acabou desenvolvendo através desse projeto expertise altamente replicável e, eventualmente, aplicável à nossa realidade em rebocadores, com adaptações importantes porque são situações diferentes”, contou.

A diferença em relação ao empurrador é que o rebocador é uma embarcação que precisa de alta potência e alto poder de manobra. Salek salientou, que na faina, o rebocador não pode perder potência porque um sinistro decorrente de falha da embarcação pode ser de grandes proporções, sobretudo com as projeções de serviços de rebocagem para navios cada vez maiores na costa brasileira, o que aumenta os cuidados para reduzir riscos financeiros e de perdas de vidas em casos de acidentes.

O CEO da Wilson Sons lembrou que, antes do hub, a empresa já havia levado ao Cubo muitas demandas da atividade de terminais portuários, mas houve o entendimento de que, com um hub mais focado, todo segmento poderá ganhar com um nível de convergência maior. Salek detalhou que, na dinâmica do Cubo, o processo de inovação é aberto partindo das necessidades de cada um e a fim de atrair startups com soluções para tentar endereçá-las.

“Temas marítimos e portuários vão aparecer, mas a forma é estruturada partindo das dores das organizações. Trazemos para o ecossistema e as startups propõem soluções. A partir daí, vai afinando até ficar em solução mais madura para ser desenvolvida em parceria”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/07/2022

RELATÓRIO RECOMENDA À OCDE MONITORAMENTO DA CONCORRÊNCIA NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Documento da ITF sugere que países-membros da organização adotem ações relacionadas ao controle de práticas anticoncorrenciais e conclui que concentração nesse mercado causa transtornos às cadeias logísticas globais

Um relatório da International Transport Forum (ITF) recomenda a implementação de sete medidas para o controle da atuação das empresas de transporte de contêineres, sendo três delas relacionadas à implementação de maior controle de práticas anticoncorrenciais no setor que estariam causando transtornos às cadeias logísticas de todo o mundo. O levantamento “Performance of Maritime Logistics”, encomendado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), recomenda que os 64 países membros da organização criem medidas rígidas para enfrentar o cenário. O relatório pode ser considerado nos estudos sobre ambiente concorrencial nos portos brasileiros.

O pacote de recomendações sugere aprimorar o monitoramento da concorrência, reforçando a atuação das agências reguladoras e a comunicação entre os países, além de rever acordos entre grandes empresas de navegação para atuação conjunta, já que os atuais arranjos institucionais, segundo a organização, não resultaram em preços mais baixos e maior competitividade.

O relatório também aponta a necessidade de atenção regulatória para promover a concorrência leal no transporte de contêineres porta a porta, pois o órgão analisa que a concorrência em alguns mercados pode ser prejudicada com a expansão das grupos que operam contêineres marítimos para outras fases da cadeia logística, como os terminais portuários e o transporte terrestre, e que muitas vezes esse benefício de atuação prejudica os mercados locais, e causa prejuízos aos demais competidores.

Outro ponto apontado é a necessidade de mais transparência das taxas e encargos de transporte de contêineres. O ITF publicou que as taxas spot do transporte de contêineres foram seis vezes maiores em 2021 em relação ao início de 2020, porém a confiabilidade diminuiu de 64% para 34%.



A queda indica que dois em cada três navios chegaram ao destino com, pelo menos, um dia de atraso. O tempo de retorno dos navios nos portos da China e dos Estados Unidos dobrou desde o início de 2020, quando a pandemia começou a se alastrar pelo mundo.

De acordo com o relatório, países da Europa, América Latina e África contam hoje com menos conexões de linhas diretas. Em contrapartida, o levantamento destaca que o lucro das 10 maiores empresas do setor chegou a US\$ 160 bilhões em 2020, com parte desse valor sendo utilizado para a compra de outras empresas de logística, ampliando ainda mais o controle dessas empresas no setor logístico das regiões em que atuam. [Clique aqui para acessar o relatório da ITF na íntegra.](#)

Nos Estados Unidos, o presidente Joe Biden (Partido Democrata) assinou uma lei para regulamentar o setor de transporte marítimo. Na assinatura, Biden disse que o aumento abusivo nos valores dos fretes tem relação com a alta concentração de mercado, já que nove empresas consolidadas em três alianças controlam a maior fatia do transporte marítimo no mundo. As agências norte-americanas já vinham adotando ações ostensivas no combate aos abusos decorrentes da dominância de grandes conglomerados de armadores.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) informou à reportagem que vai anexar esse trabalho aos processos de desestatizações de autoridades portuárias e de arrendamentos de terminais contêineres, alertando sobre o alto risco de fechamento do mercado. O material com os levantamentos deve ser concluído até o final deste mês. Para a ABTP, o relatório do ITF reforça que a concentração de mercado no setor de contêineres é prejudicial para todo o comércio internacional, mostrando que o mundo vem aplicando regras para garantir um mercado mais saudável e que o Brasil não pode ficar à margem dessa discussão. “Ações precisam ser tomadas para garantir a livre concorrência e preservar o mercado. Entre elas está, atualmente, a vedação da participação dessas empresas nos leilões públicos de arrendamentos, privatizações de autoridades portuárias e criteriosa análise nas autorizações de terminais privados”, comentou o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva.

Silva afirmou que, se não houver medidas de restrição, o Brasil corre o risco de fechamento de mercado de terminais portuários e, conseqüentemente, de perder alternativas para escoamento de carga, impactando seu desenvolvimento e a competitividade internacional. A ABTP, que representa 72 associadas que administram mais de 200 terminais portuários, afirma que tem levado às autoridades informações sobre práticas abusivas no setor de transporte marítimo e de operações no segmento de contêineres que afetam usuários, entre as quais a conduta de ‘self-preferencing’, que fazem com que grandes grupos praticamente decidam o destino das cargas devido ao domínio econômico e ao poder de mercado do transporte, incluindo o controle de terminais.

O argumento da ABTP é que exportadores e importadores tornaram-se reféns do preço e disponibilidade de contêineres e navios de poucas empresas, assim como os terminais independentes, já que o crescimento da atuação dos armadores em terra estaria associado ao risco de práticas claras de abuso do poder econômico, colocando em risco a livre concorrência, promovendo fechamento de mercado e reduzindo as possibilidades de escoamento da carga.

O presidente da ABTP avalia que existem práticas abusivas em praticamente todos estados do Brasil onde existem terminais de contêineres. Silva afirmou que, no caso específico de Santos, os Tecons hoje possuem cargas porque o terminal da BTP opera no limite físico, chegando a operar com mais de 100% da capacidade em 2020, o que direcionou cargas para outros terminais, como Santos Brasil e DP World Santos. O executivo salientou que os associados estão interessados na manutenção da concorrência. “Não temos nada contra a verticalização. Defendemos a liberdade econômica, que não está havendo em razão das práticas anticoncorrenciais”, comentou à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/07/2022

UNIÃO TEM DIREITO, EM MAIO, A 26 MIL BARRIS DE PETRÓLEO POR DIA

Da Redação OFFSHORE 14 Julho 2022



Mês marca o início dos contratos de partilha de produção de Sépia e Atapu e a entrada em operação do FPSO Guanabara, em Mero

A União teve direito, em maio, a 26 mil barris de petróleo por dia (bpd) referentes aos contratos de partilha de produção no Polígono do Pré-Sal. O mês marca o início dos contratos dos campos de Sépia e Atapu, que contribuíram, respectivamente, com 2 mil e 1,4 mil bpd. O volume total do chamado Óleo Lucro da União conta ainda com 10,6 mil bpd referentes a

Libra; 5,9 mil a Búzios, 5,6 mil a Entorno de Sapinhoá; e 0,4 mil a Tartaruga Verde Sudoeste. As informações foram divulgadas pela Pré-Sal Petróleo (PPSA), nesta quinta-feira (14), em seu Boletim Mensal dos Contratos de Partilha de Produção.

Ainda segundo a estatal, a Produção Diária de Petróleo, somadas as parcelas de consórcios e União, teve média diária de 672 mil bpd. Destes, 419 mil bpd são de Búzios, 97 mil bpd de Sépia, 76 mil bpd de Atapu, 69 mil bpd de Libra, 7 mil bpd do Entorno de Sapinhoá e 4 mil bpd de Tartaruga Verde Sudoeste. A produção aumentou 38% em relação a abril, pela entrada em operação do FPSO Guanabara e o início, em regime de partilha de produção, de Sépia e Atapu.

Desde o início da série histórica do regime de partilha da produção, em 2017, a produção acumulada de óleo é de 188 milhões de barris. Do total, a União teve direito a 15 milhões de barris de petróleo no período.

Gás natural

Ainda no mês de maio, a média diária do total de gás natural da União disponível para comercialização foi de 149 mil m³/dia, sendo 144 mil m³/dia provenientes do Entorno de Sapinhoá, 3 mil m³/dia de Búzios e 3 mil m³/dia de Tartaruga Verde Sudoeste.

A produção total do gás natural com aproveitamento comercial apresentou média diária de 414 mil m³/dia nos três contratos, sendo 197 mil m³/dia de Búzios; 187 mil m³/dia do Entorno de Sapinhoá e 30 mil m³/dia de Tartaruga Verde Sudoeste.

Desde 2017, a produção acumulada soma 532 milhões de m³ de gás natural com aproveitamento comercial. No período, o excedente em gás natural da União é de 124 milhões de m³.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2022

APEXBRASIL APRESENTA OS 61 MELHORES PROJETOS NO SETOR DE ÓLEO E GÁS APTOS A RECEBER INVESTIMENTOS NACIONAIS E ESTRANGEIROS

Da Redação ECONOMIA 14 Julho 2022

Portfólio elaborado pela Agência reúne oportunidades disponíveis que abrangem itens do plano de desinvestimentos da Petrobras, concessões federais e projetos de infraestrutura essenciais para o escoamento da produção. Brasil está entre os top quatro países com maior crescimento da produção de petróleo no período 2020-2030

A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), em parceria com a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), estruturou em um só documento os projetos mais relevantes envolvendo petróleo e gás natural aptos a receber investimentos privados.



São 61 oportunidades que abrangem concessões de exploração de óleo e gás onshore e offshore, venda de participação em campos exploratórios, construção de usinas de fertilizantes, lubrificantes e gás natural, venda de refinarias, construção de terminais de distribuição de derivados do petróleo e duplicação e construção de novos oleodutos e gasodutos.

O portfólio apresenta a investidores estrangeiros e nacionais informações confiáveis, sistematizadas e de alto nível acerca dos projetos. Também fornece o contato direto para cada projeto e busca promover relações transparentes entre instituições públicas e privadas. A ideia é transformar o documento em uma via rápida para inúmeras oportunidades de investimento oferecidas no Brasil que são relevantes para o desenvolvimento do setor de óleo e gás e sua cadeia de suprimentos.

Dentro do portfólio estão oportunidades contidas no plano de desinvestimentos da Petrobras, como a venda das refinarias Abreu e Lima (RNEST, Pernambuco), Presidente Getúlio Vargas (Repar, Paraná), Alberto Pasqualini (Refap, Rio Grande do Sul), Gabriel Passos (Regap, Minas Gerais) e Lubrificantes e Derivados do Nordeste (Lubnor, Ceará). A venda dos ativos será feita após análise das propostas oferecidas à Petrobras, responsável pela transação. Também está incluída a venda de participação em centenas de campos terrestres e áreas marítimas de exploração e produção de petróleo e gás natural.

Oportunidades de investimentos em infraestrutura estão listadas no documento preparado pela ApexBrasil, tais como a instalação de terminais de recepção e distribuição de derivados como gasolina, diesel e querosene nas cidades de Londrina (PR), Presidente Prudente (SP), Campo Grande (MS), Rondonópolis (MT) e Cuiabá (MT). Construções de oleodutos ligando o interior do Paraná e o interior de Santa Catarina, outro ligando terminais em Minas Gerais e Mato Grosso e outro ligando o interior do Paraná com a região metropolitana de Cuiabá (MT) são projetos selecionados para o portfólio, assim como um gasoduto ligando São Carlos (SP) a Brasília (DF).

Segundo a Agência Nacional de Petróleo (ANP), atualmente, o Brasil ocupa a oitava posição entre os maiores produtores mundiais de petróleo. Em 2021, o país produziu 2,9 milhões de barris por dia e pretende aumentar a produção para mais de 5 milhões até 2030. Conforme projeções da Agência Internacional de Energia divulgadas pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), o Brasil aparece no top 4 entre os países com maior crescimento da produção de petróleo no período 2020-2030. Por isso, além de ser reconhecido como um dos maiores provedores de segurança alimentar no planeta, o governo brasileiro almeja tornar o país como um notável garantidor da segurança energética, já que possui uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo, é produtor de biocombustíveis e possui reservas de petróleo a serem exploradas em seu território. No ranking de exportação, o Brasil está entre os 10 maiores do globo. No ano passado, exportou 483 milhões de barris, o que corresponde a 45% da produção nacional.

O setor de óleo, gás e biocombustíveis é um dos prioritários da ApexBrasil, coordenador do Brasil Petroleum Partnerships (BPP), programa de promoção internacional do segmento, cujo cenário internacional é promissor para a indústria brasileira. A iniciativa visa facilitar parcerias entre empresas brasileiras e estrangeiras no setor, com o objetivo de atrair investimentos para o Brasil e promover a integração da indústria de petróleo brasileira às cadeias de suprimentos globais. Atualmente, atende 70 empresas nacionais e estrangeiras interessadas em investir no Brasil ou no exterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2022

ANP APROVA PRIMEIRA PROPOSTA DE CELEBRAÇÃO DE TAC DE CONTEÚDO LOCAL

Da Redação OFFSHORE 14 Julho 2022

A Diretoria Colegiada da ANP aprovou nesta quinta-feira (14) a primeira proposta de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) nos termos da Resolução ANP nº 848/2021. A proposta

abrange blocos e campos de operação exclusiva da Petrobras, que descumpriram a cláusula de conteúdo local de contratos de exploração e produção de petróleo extintos ou com fases encerradas.

A proposta totaliza um valor de R\$ 855.064.652,34 (atualizado até dez/2021), que será investido em bens e serviços da indústria nacional, com conteúdo local certificado, de modo que o valor total dos investimentos supera os valores das multas que seriam aplicadas.

Até o dia 13 de julho, a ANP recebeu 25 propostas de celebração de TACs de conteúdo local, sendo 23 delas referentes a autos de infração emitidos pela ANP até 17 de dezembro de 2021 e duas referentes a autos de infração emitidos após o dia 17/12/21. As propostas recebidas totalizam um valor de R\$ 1.887.568.852,83 e são oriundas de 42 autos de infração relacionados com 53 contratos de E&P, contemplando 26 empresas, em consórcio ou individualmente. São esperados ainda novos requerimentos de TAC relacionados a autos de infração que tenham sido ou venham a ser emitidos após o dia 17/12/21 e que se enquadrem no escopo da resolução.

A celebração do TAC é facultativa e configura o reconhecimento do descumprimento da obrigação de conteúdo local prevista no processo sancionador. De acordo com a resolução, o TAC substitui o processo administrativo sancionador, com o seu respectivo arquivamento após a celebração do termo.

Os compromissos de aquisição de bens e serviços da proposta de TAC aprovada são compatíveis com o art. 17 da Resolução ANP nº 848/2021 e se concentram nas atividades de exploração e desenvolvimento da produção em áreas da Rodada Zero, cujos contratos não estabelecem percentuais mínimos de conteúdo local a serem alcançados.

Segundo o rito estabelecido na Resolução ANP nº 848/2021, as propostas recebidas serão analisadas pela ANP no que tange à exequibilidade e razoabilidade dos prazos e, após manifestação da Procuradoria Federal junto à ANP, serão objeto de deliberação da Diretoria Colegiada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/07/2022

APM TERMINALS ANUNCIA NOVA ORGANIZAÇÃO PARA AS AMÉRICAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Julho 2022



Estrutura regional tem como objetivo servir melhor aos clientes e acelerar o modelo operacional de trabalho

Em linha com a estratégia de crescimento “Safer, Better, Bigger” (Mais Seguro, Melhor e Maior, em tradução livre) da empresa, a APM Terminals anuncia uma nova estrutura regional. A APM Terminals está integrando cinco regiões globais em três regiões.

Este foi o resultado de um estudo comercial que analisou a estrutura e os requisitos da cadeia logística de clientes globais e regionais e entendeu como melhor atender suas necessidades futuras em relação sua operação, como: alteração de schedule, janelas de atracação, necessidades de pátios dos terminais, docas de caminhões, fluxos de transporte terrestre, fluxos de equipamentos vazios e planos de continuidade de negócios.

Segundo a empresa, a pandemia mostrou que os clientes desejam aproveitar as oportunidades do mercado de forma mais rápida, assim como lidar com as mudanças nos mercados de forma ágil, à medida que os padrões de compra do consumidor também estão mudando.

As novas regiões são Américas, África/Europa e Ásia-Pacífico. Ao combinar todo o escopo das Américas, a APM Terminals estará mais apta a atender aos comércios Leste/Oeste, Norte/Sul e cadeias de suprimentos terrestres de maneira mais eficaz.

Leo Huisman, atual Diretor Executivo Regional da APM Terminals da América Latina, nos últimos três anos, baseado no Panamá, foi nomeado diretor executivo regional da APM Terminals Americas. Leo também atuou como diretor executivo regional da APM Terminals Europa e traz uma vasta experiência do setor. "Queremos melhorar continuamente nossa maneira de trabalhar e essa abordagem mais integrada à nossa estrutura regional das Américas comercialmente, operacionalmente e de forma sustentável nos permite atingir um nível mais alto de desempenho ao cliente e em relação a nossas metas ESG", destaca ele.

Jeremy Ford, diretor comercial (CCO) da APM Terminals da América do Norte, foi nomeado CCO das Américas, com sede em Charlotte, Carolina do Norte. "Nosso objetivo é criar mais oportunidades para os clientes em nossos terminais de contêineres nas Américas, para que os armadores possam otimizar seus schedules, utilizações de navios, fluxos de equipamentos e velocidade da cadeia de suprimentos. Essa nova estrutura nas Américas nos permite acelerar a tomada de decisões e o tempo de resposta aos clientes", comentou

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2022

'ESTADO NÃO ATRAPALHARÁ INVESTIMENTOS PRIVADOS', DIZ BURLIER

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 13 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Diretor do Ministério da Infraestrutura avalia que setor conta com opções de financiamento internacionais disponíveis na agenda de sustentabilidade e de novas tecnologias, além de ferramentas públicas como FMM, inclusive para apoio à inovação

O diretor de gestão e modernização portuária do Ministério da Infraestrutura, Otto Burlier, disse, na última terça-feira (12), que a escassez de recursos do orçamento público faz com que o Estado

brasileiro adote uma postura de buscar não atrapalhar investimentos por parte do capital privado. Ele ressaltou que existem financiamentos internacionais disponíveis na agenda de sustentabilidade e de novas tecnologias, além de algumas ferramentas públicas de fomento para o setor aquaviário, como o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Burlier afirmou que o governo pode atrair e tem trabalhado junto a organismos internacionais para fazer a ponte com o setor privado, a fim de ampliar o acesso a fontes de investimentos. "É uma possibilidade que podemos trabalhar, lembrando que infelizmente temos limitações. Os recursos são cada vez mais escassos", comentou durante o painel 'Smart Port, desafios e oportunidades do mercado brasileiro', no evento de lançamento do hub marítimo e portuário, promovido pelo Cubo Itaú, em São Paulo (SP).

Ele acrescentou que, além de impulsionar a cadeia de fornecedores, estaleiros e a construção de embarcações, o FMM é uma linha voltada para financiar investimentos em inovação, estudos e tecnologia. "Não dá para pensar, como no passado, que o Estado vai prover tudo. O Estado, pelo menos, não vai atrapalhar e tentar potencializar essas iniciativas", salientou.

Durante o painel, o CEO da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, destacou que o corredor de exportação do chamado Arco Norte se desenvolveu muito em razão do financiamento dos ativos de

navegação, via FMM, e dos terminais com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por meio da linha de project finance. Para o executivo, essa experiência do BNDES teve sucesso a ponto de haver casos de empréstimos ao segmento que foram quitados antes mesmo do último desembolso.

Schettino considera que esse apoio foi determinante para que o Arco Norte alcançasse a movimentação de mais de 50% de toda a produção de grãos produzidos no Mato Grosso. “Sem apoio do banco de fomento ou do fundo para financiar [construção de] barcaças e empurradores no Brasil, provavelmente, não teríamos feito o Arco Norte e gerado a competição que gerou. Um exemplo claro de como o governo pode cumprir papel de fomento, liberando capital para gerar outras iniciativas”, apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2022

PORTO DE ARROIO DO SAL TEM 30% DOS CONTRATOS PARA OBRAS ASSINADOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 13 Julho 2022



Divulgação DTA

Projeto do novo complexo portuário no Rio Grande do Sul prevê um total de R\$ 6 bilhões em investimentos, sendo R\$ 1,3 bilhão para aplicação em infraestrutura. Expectativa é recepção de primeiros navios a partir de 2024

Mesmo contando com um grande potencial relacionado às hidrovias, atualmente o Rio Grande do Sul tem apenas um complexo portuário – o Porto de Rio Grande –, enquanto o estado vizinho, Santa

Catarina, possui seis: Imbituba, Itajaí, Itapoá, Laguna, Navegantes e São Francisco do Sul. No entanto, isso deve mudar com a construção do Porto Meridional, mais conhecido como Porto de Arroio do Sal, que tem previsão, para começar a receber os primeiros navios, a partir de 2024. Estrategicamente, o novo complexo permitirá maior conexão com empresas do norte do estado, Serra Gaúcha e Vale dos Sinos, o que pode reduzir os custos logísticos para muitas delas, que atuam nos setores de calçados, celulose, madeira, ônibus, entre outros.

O novo complexo portuário do Rio Grande do Sul terá investimentos na ordem de R\$ 6 bilhões, sendo R\$ 1,3 bilhão para aplicação em infraestrutura. No fim das obras, o porto terá a capacidade para movimentar 53 milhões de toneladas por ano. Ao todo serão 10 berços para atracação de grandes navios, sendo oito para contêineres, granéis sólidos, líquidos e gás, além de dois para navios transatlânticos.

Segundo João Acácio Gomes de Oliveira Neto, presidente da DTA Engenharia – empresa responsável pelas obras –, 30% do projeto do Porto de Arroio do Sal já estão com contratos assinados, incluindo a Braskem que tem como objetivo criar soluções sustentáveis para o setor químico e de plástico. No total, seis empresas já assinaram seus contratos, mas por questões de confidencialidade, ainda não será possível divulgar os nomes das demais e quais cargas elas vão operar.

À Portos e Navios, o executivo comentou que a iniciativa privada entrará com o aporte de capital, levando em conta que a legislação brasileira favorece “por ser o único modal de infraestrutura que não tem preço regulado pelo governo, ao contrário de ferrovias, rodovias, pedágios, eletricidade e telefonia”.

Neto salientou que o preço praticado em um porto equivale ao que o mercado permite, sendo um potencial considerável, pelo fato de que as transações via Porto de Rio Grande são dispendiosas.



“Não é caro porque quer ser caro. Primeiro, ele é um porto público e porto público sempre é caro por conta da estrutura administrativa; segundo, porque demanda muita dragagem. Hoje, o aporte de sedimentos lá é descomunal e a manutenção daquela entrada, daqueles molhes, envolve um investimento caro. Todo ano tem de se pensar em dragagem volumosa”.

Hidroviás gaúchas

O presidente da DTA relatou que o Rio Grande do Sul, historicamente, já foi o estado com maior número de hidroviás ativas no Brasil, com boa navegabilidade pelos rios Jacuí, Ibicuí e Taquari, além do eixo Lagoa dos Patos, ligando a capital Porto Alegre ao Porto de Rio Grande. No entanto, isso ficou bem no passado – no mínimo, 50 anos – à medida em que as cidades e a agricultura foram crescendo e provocando o assoreamento dos corpos d’água. “Observamos que a precipitação pluviométrica foi carreando e aportando sedimentos nos leitos dessas bacias hidrográficas. Com isso, se antes tínhamos 2,3 metros de profundidade, passamos a ter, com o tempo, apenas meio metro. E isso inviabiliza a navegação”, informou.

De acordo com Neto, sem ter outro caminho, a hidrovia – assim como uma rodovia ou ferrovia – tem de ser mantida, a partir da retenção do assoreamento em caixas de sedimentação, dragando e sinalizando suas vias. O executivo destacou que o Rio Grande do Sul figura em primeiro lugar no quesito hidroviás, com 7% da sua superfície territorial em água, sendo que o segundo é o estado do Amazonas.

“Nossa costa atlântica, com seus sistemas lagunares, adjacentes e contíguos à costa, deveria servir de estímulo para a navegabilidade, tanto para o transporte de cargas como para o transporte de passageiros via turismo de lazer. Não faz sentido você ter, em uma margem, a BR-101 e na outra, a BR-116, e ter pouco transporte de carga por ali”, criticou.

Ele vê a necessidade de novos estudos que abordem, com afinco, as questões de transporte e logística do Rio Grande do Sul, transformando-o em um estado moderno, sob o ponto de vista hidroviário. “Naturalmente, é necessário fazer um plano mais abrangente, interligando tudo isso à hidrovia e aos portos marítimos, pois, em nosso caso, o único que temos é o Rio Grande, no extremo sul do estado, e em breve o Porto Arroio do Sal, no extremo norte”.

Migração de cargas

Conforme Neto, o apoio para a construção do Porto de Arroio do Sal tem sido amplo. “É isso é importante, pois a metade norte do Rio Grande do Sul vem migrando suas cargas para Santa Catarina, Paraná e até para São Paulo, por causa da inviabilidade do transporte até o Porto do Rio Grande”.

“Fizemos estudos para verificar a origem e o destino das cargas no estado, chegando à conclusão de que o Porto de Rio Grande está perdendo 15 milhões de toneladas, sendo que esse complexo portuário não faz 30 [milhões de toneladas] e poderia fazer 45 milhões de toneladas. Essa carga, no final das contas, passa a ter um custo logístico muito alto, inclusive, sem recolher impostos para o estado e sem gerar empregos, mesmo pagando alíquotas, por exemplo, de ICMS. Há toda uma questão fiscal por trás disso”, ressaltou o executivo.

Para o presidente da DTA, quando um porto é instalado em uma região que é mal servida, sob o ponto de vista estratégico do transporte e da logística, o terminal portuário acaba atraindo a carga ao revés, ou seja, ao contrário, como as cargas de Santa Catarina que vão acabar vindo para o Porto de Rio Grande. “Alguns municípios do Rio Grande do Sul, como Chapecó, Aurora e Seara, além de algumas cooperativas que operam cargas frigorificadas em Itajaí e Navegantes, hoje esbarram em muitas dificuldades na operação com esses portos supersaturados e com tarifas altas”.

Novos negócios

Neto salientou que, há dois anos, a DTA entrou nesse processo para conceber a obra de engenharia e desenvolver estudos ambientais no sentido de viabilizar uma nova unidade de negócio: o Porto



Arroio do Sal. “Esse novo porto deve estar apto – com obras – durante 2023 e parte delas em 2024, devendo gerar, na retaguarda, uma explosão de desenvolvimento no conceito porto-indústria, permitindo embarcar uma diversidade de cargas, tanto as containerizadas quanto as cargas de granel vegetal, granel mineral, fertilizantes, terminal de gás e um terminal de líquidos”, citou.

Também destacou que dois terços do novo complexo portuário serão destinados ao lazer de passageiros, como forma de gerar novos negócios, estimulando o turismo em uma região que, hoje, é inexpressiva sob o ponto de vista de navios transatlânticos. “As pessoas vão poder subir a Serra Gaúcha rumo a Gramado, Canela e Bento Gonçalves para conhecer suas belezas. Então, o projeto do Porto Arroio do Sal tem um impacto bem diversificado e abrangente e com muito apoio local e regional”.

Cargas da indústria

Outro exemplo, citado por ele, envolve a região de Caxias do Sul, que possui cargas da indústria de metal e mecânica, que são muito fortes e pesadas. “É o município que mais arrecada, com o maior PIB (Produto Interno Bruto) do estado, mais que a capital, inclusive. Em Porto Alegre, que hoje recebe chapa de aço do Espírito Santo e Minas Gerais, tudo chega de carreta: chapa plana, perfil, bobina e outras grandes estruturas, como chassis de caminhão e de ônibus. Depois, essa chapa sobe processada e manufaturada, para embarcar pelos portos de Santa Catarina, Paraná e até São Paulo”, informou.

Neto também mencionou o cenário na cidade de Novo Hamburgo e municípios vizinhos, que são fortes na indústria calçadista. “As empresas estão mudando de estado, porque não suportam mais o custo logístico”. O novo porto está há apenas 9,5 quilômetros da BR-101. Conforme o executivo, o acesso será facilitado ao contar com um complexo portuário com capacidade para receber os navios de contêineres de maior porte. A previsão na maré zero é de 17 metros, chegando a quase 19 metros de calado. O Porto de Rio Grande não tem 14m, o que demanda uma dragagem.

Agronegócio

Ele reforçou que Arroio do Sal vai permitir que as empresas se realoquem dentro do próprio estado, levando em conta que existe uma cultura regional de colonização italiana e alemã, que tem um estilo de trabalho muito peculiar, tanto na indústria manufaturada ou semimanufaturada como na indústria do agronegócio. “Na safra passada, o Rio Grande do Sul produziu 21 milhões de toneladas de soja, sendo que as partes Norte e Oeste do Estado representaram mais da metade dessa produção agrícola. O Sul é muito forte no [cultivo de] arroz e estamos estudando fazer esse transporte pela hidrovía de Lagoa Mirim”, destacou Neto.

O executivo relatou que esse foi o primeiro pedido feito ao governo federal, por sua empresa, a fim de transformá-la em uma hidrovía privada, pedagiada, onde seja possível dragar os trechos que estão assoreados, permitindo a navegabilidade com 2,8 metros e operacionalizando a eclusa do Canal de São Gonçalo, vindo de Santa Vitória do Palmar, passando pelo Canal de Sangradouro e chegando ao Porto do Rio Grande.

Ele acredita que essa proposta hidrovária seria uma boa alternativa, considerando que a logística terrestre é muito cara e as ferrovias continuam tentando capturar novas cargas. “Há muitas ferrovias a serem implementadas, a partir das autorizações que o governo está concedendo, mas isso envolve muitos processos e investimentos altos. A rodovia, por sua vez, tem sempre pedágio caro, manutenção cara e custos de veículos, além da possibilidade da crise de caminhão e sem falar na questão ambiental.”

Para Neto, o mesmo contêiner, que é levado em um caminhão, poderia ser colocado em uma barcaça, que carrega 100 contêineres. “Enquanto ocorre um acidente por dia na estrada, na hidrovía seria um centésimo de acidente, ou seja, a proporção é 1 para 100, além de outras inúmeras vantagens”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2022

JOSÉ FIRMO, DO AÇU: 'TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NÃO É MAIS RETÓRICA'

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 13 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

CEO do complexo privado observa cenário desafiador para portos com altas taxas de ocupação na jornada para baixo carbono. Executivo destaca 14 projetos com pedidos de licenciamento para eólicas offshore em águas rasas próximas ao porto

A transição de energias fósseis para alternativas de baixo carbono, no curto prazo, e de zero carbono, no futuro, exigirá dos portos uma modificação mais radical do que simplesmente a troca de combustíveis. A avaliação é do CEO do Porto do Açu, José Firmo, que vê a função de um porto hoje na indústria de energia muito distinta daquela a ser gerada a partir da mudança disruptiva dessa indústria e das oportunidades que esses atores terão a partir da transição energética. Firmo ressaltou que a troca de combustíveis será importante no transporte marítimo nos próximos 10 anos, assim como no setor aéreo, por serem grandes emissores de CO2.

Ele acrescentou que, apesar dos acordos para redução significativa de emissões de carbono até 2030, zerando-nas até 2050, algumas indústrias já possuem objetivos de carbono neutro a partir da próxima década. “Para nós, essa transição não é mais uma retórica. É algo que o investimento começou a fluir nessa direção e já está ocorrendo”, disse o executivo em entrevista à Portos e Navios.

Firmo observa que em grandes hubs de energia-indústria, como Houston (EUA), Antuérpia (Bélgica) e Roterdã (Holanda), existem portos centenários com até 90% de ocupação que possuem um cenário muito desafiador nessa transição de indústria tradicional para de baixo carbono. Em alguns desses portos, as áreas que forem devolvidas deverão ser dedicadas a atividades da indústria da transição. Em contrapartida, o complexo privado localizado no norte fluminense projeta oportunidades para o porto, de águas profundas, e com cerca de 90 quilômetros quadrados de retroárea.

“Formulamos como grande potencial do Açu: um ‘porto-energia-indústria’, mas que habilite a indústria de transformação energética e de baixo carbono a ser construída e desenhada da forma mais eficiente, a ponto que projetos no Açu possam competir com qualquer lugar do mundo”, projetou. Firmo acrescentou que o porto já exporta aproximadamente 40% da energia que o Brasil comercializa com outros mercados em estado líquido.

Ele destacou que o Brasil já conta com mais de 50% da matriz energética provenientes de fontes renováveis, como usinas hidrelétricas, plantas solares e parques eólicos onshore. Firmo também enxerga potencial para o país ser um fabricante competitivo de hidrogênio verde e amônia verde, considerados grandes apostas da transição por especialistas. O hidrogênio é considerado um vetor de energia renovável e matéria-prima para indústrias de baixo carbono, transformando energia renovável em uma commodity global. O executivo disse que o porto tem em sua área de abrangência uma das regiões potenciais para desenvolvimento de parques eólicos offshore mapeadas, assim como o Nordeste e o sul gaúcho.

Eólicas Offshore

Atualmente, existem 14 projetos com pedidos de licenciamento no Ibama que preveem instalação na frente do porto. Os projetos em águas rasas estão entre 20 quilômetros e 25 quilômetros da costa próxima ao Açu e somam 20 GW de capacidade nominal. O executivo contou que existem players globais licenciando projetos renováveis ao lado do Açu, considerando o porto como ponto de chegada da energia e base de operação e manutenção. Ele vê como diferencial a possibilidade

de conexão dessa energia com a malha de transmissão de energia elétrica do Sudeste, o que teoricamente reduziria os custos e aliviaria o sistema interligado nacional.

A avaliação é que a energia eólica offshore ainda está no seu início no Brasil, dependendo de definições relacionadas ao processo regulatório e de regras de licenciamento para poder deslançar. Firmo ponderou que as áreas de alguns desses projetos mapeados se sobrepõem e que nem todos devem se consolidar. “Nem todos vão sair, mas demonstra o nível de interesse comercial por aquela região para os projetos. Muita energia sendo pré-licenciada na frente do Açu”, apontou. A administração do complexo aposta ainda em áreas para fabricação e montagem de equipamentos eólicos offshore.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/07/2022

FRONTLINE E EURONAV ASSINAM ACORDO DE FUSÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 13 Julho 2022



A Frontline e a rival Euronav assinaram um acordo de fusão de ações para criar um grupo de petroleiros líder de mercado, com 146 navios, incluindo 68 navios de grande porte (VLCCs). A informação foi tornada pública nesta segunda-feira (11).

A empresa resultante da fusão deve ter uma capitalização de mercado de mais de US\$ 4 bilhões e, segundo as companhias, a fusão deve gerar sinergias de pelo menos US\$ 60 milhões por ano. A intenção de fusão foi anunciada pela primeira vez em 7 de abril.

As ações da Frontline, listada em Oslo, a menor das duas, mas que dá nome ao grupo combinado, serão trocadas por ações da Euronav, listadas em Bruxelas, na proporção de 1,45 para 1.

A empresa combinada terá composição de 55% das ações pelos atuais acionistas da Euronav e 45% pelos atuais acionistas da Frontline.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/07/2022



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: 15/06/2022