

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 115/2022
Data: 14/09/2022**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CONGRESSO PORTUÁRIO EM SANTOS ABORDARÁ CAMINHOS PARA A UTILIZAÇÃO DE HIDROVIAS E PORTOS FLUVIAIS	4
COM VALOR ESTIPULADO EM R\$ 3 BILHÕES, ANTAQ APROVA PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	6
PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É APROVADO PELA ANTAQ	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF	7
MATO GROSSO ADERE AO PLANO NACIONAL PARA REDUZIR MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO	7
INDENIZAÇÃO DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE É DEFINIDA PELA ANAC	7
APROVADO PELA ANTAQ, PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENCAMINHADO AO PPI	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	8
MINISTÉRIO DA ECONOMIA E BID CRIARÃO CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA CIBERNÉTICA DO GOVERNO DIGITAL..	8
ENTENDA AS DIFERENÇAS ENTRE AS DESPESAS E AS RECEITAS DA UNIÃO	8
MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA RELATÓRIOS DE SETEMBRO DE 2022.....	10
ACRE E RORAIMA TÊM 100% DOS MUNICÍPIOS CADASTRADOS NO COMPRAS.GOV.BR	11
PORTARIA APRESENTA NOVAS REGRAS DOS REGIMES DE DRAWBACK SUSPENSÃO E ISENÇÃO	12
PORTAL PORTO GENTE	13
ECOVIAS REALIZA OBRAS DE MANUTENÇÃO NAS RODOVIAS DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – OS CONSELHOS ESTADUAIS.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
Fertilizantes 1	15
Fertilizantes 2	15
Desestatização	15
Paranaguá	15
NACIONAL – DECRETO QUE REGULAMENTARÁ BR DO MAR JÁ ESTÁ ALINHADO ENTRE ÓRGÃOS DO GOVERNO	15
REGIÃO NORTE - CARTA DO NORTE EXPORT DEFENDE O DESENVOLVIMENTO DO SETOR HIDROVIÁRIO	17
REGIÃO NORTE - FABRÍCIO JULIANO: “PRECISAMOS PARAR DE PEDIR E PASSAR A EXIGIR”	18
REGIÃO NORTE - “É URGENTE O INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA”, DIZ SUPERINTENDENTE DA FIERO	19
REGIÃO NORTE - CONFLITO DE COMPETÊNCIAS ATRASA DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS.....	20
REGIÃO NORTE – GNL E MINERAÇÃO PODEM ALAVANCAR INVESTIMENTOS NO NORTE	22
REGIÃO NORTE - INSTITUTO PRATICAGEM DO BRASIL COBRA CELERIDADE DO PODER PÚBLICO.....	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	25
PORTO DE SANTOS RECEBE MAIOR CARGA DE FERTILIZANTES EM UM ÚNICO NAVIO, DIZ WILSON SONS.....	25
ESPECIALISTAS DEBATEM RELAÇÕES DE TRABALHO NO PORTO EM PAINEL DO CONGRESSO DA ABDM.....	26
MUDANÇA NA POLIGONAL DO PORTO DE PARANAGUÁ É SUSPensa	27
FERTILIZANTES ESPECIAIS APRESENTAM CRESCIMENTO RECORDE DE 64,96%, EM 2021.....	29
RECEITA DA INDÚSTRIA DE SOJA DO BRASIL COM EXPORTAÇÕES JÁ SUPERA 2021, DIZ ABIOVE	30
O PORTO DE XANGAI SUSPENDE SUAS OPERAÇÕES DEVIDO A UM NOVO TUFÃO	31
EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA UCRAÍNA ACELERAM EM SETEMBRO APÓS ACORDO DE GRÃOS, DIZ MINISTÉRIO	31
PORTO DE SETÚBAL REFORÇA APOSTA NA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA	32
CNN BRASIL.....	33
PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENCAMINHADO AO PPI	33
MODELO DE TRABALHO HÍBRIDO É USADO POR 56% DAS EMPRESAS NO BRASIL, DIZ ESTUDO	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
TEREOS BRASIL COMEÇA A PRODUIR ENERGIA A PARTIR DO BIOGÁS OBTIDO DE RESÍDUOS DE CANA.....	34
GUEDES AFIRMA QUE ECONOMIA BRASILEIRA 'PODE CRESCER' 3% EM 2022	35
EUROPA VAI TAXAR GERADORAS DE ENERGIA PARA FINANCIAR FAMÍLIAS E EMPRESAS AFETADAS POR AUMENTO DE PREÇOS.....	37
A EUROPA SEM GÁS OLHA PARA O BRASIL	39
ESTADOS QUEREM ALTERAR PORTARIA DE COMPENSAÇÃO POR CORTE DO ICMS EM COMBUSTÍVEIS	40



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	41
CRÉDITO DE CARBONO: PREÇO NO MUNDO VARIA DE US\$ 1,20 A US\$ 19 A TONELADA, MOSTRA NOVA FERRAMENTA	41
GRUPO CHINÊS HIGER BUS TERÁ FÁBRICA DE ÔNIBUS ELÉTRICO NO CEARÁ	42
ANATEL LIBERA 5G EM MAIS SETE CAPITAIS A PARTIR DE SEGUNDA	44
EDF ESCOLHE REGIÃO DO PORTO DO AÇU PARA PLANEJAR PRIMEIRAS EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL	45
VALOR ECONÔMICO (SP)	46
SANÇÕES DOS EUA INDICAM PREOCUPAÇÕES COM CRIME ORGANIZADO NO PARAGUAI	46
SAIBA COMO VAI FUNCIONAR O NOVO PLANO DE PREVIDÊNCIA FECHADA QUE PROMETE REVOLUCIONAR O SETOR	48
PAULO GUEDES REFUTA TESE DA 'BOMBA FISCAL' PARA 2023 E REITERA DESEJO DE MANTER O AUXÍLIO BRASIL	49
MINÉRIO DE FERRO SOBE 2,3% NO NORTE DA CHINA, A US\$ 104,25 A TONELADA, MAIOR PREÇO EM SETEMBRO	50
VOLUME DAS EXPORTAÇÕES DE ARROZ CRESCER 134% EM AGOSTO	50
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	51
OLHAR O QUE ACONTECE EM PORTOS ESTRANGEIROS PODE SER POSITIVO PARA O BRASIL	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS	52
FROTA DE APOIO MARÍTIMO TOTALIZOU 411 EMBARCAÇÕES EM JULHO	52
FRETES CAINDO EM PLENO "HIGH SEASON"? TEMOS!	54
SEGUNDA SAFRA DE MILHO MOVIMENTA O MERCADO DE FRETE MARÍTIMO NOS PORTOS DO PARANÁ	56
MILLS CONCLUI COMPRA DE 100% DAS COTAS DA TRIENGEL	57
SANTOS BRASIL OBTÉM AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO PORTO DO ÍTAQUI	58
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ ASSINA CONTRATO COM A ZPMC PARA COMPRA DE 11 NOVOS GUINDASTES	58
EXPORTAÇÕES FLUMINENSES CRESCEM 23% E IMPORTAÇÕES, 29% NO 1º SEMESTRE	59
PORTARIA APRESENTA NOVAS REGRAS DOS REGIMES DE DRAWBACK SUSPENSÃO E ISENÇÃO	60
CADE APROVA VENDA DE AÇÕES DA COMMIT EM DISTRIBUIDORAS DE GÁS NATURAL	60
PRIO AINDA DE OLHO NOS ATIVOS DA PETROBRAS APÓS O COLAPSO DO NEGÓCIO DA ALBACORA	61
RECEITA PÚBLICA NORMA SOBRE AFRMM E TUM	61
DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS PRECISA DE ATOR QUE ORDENE ATIVIDADES, APONTAM AGENTES	62
CUSTO BRASIL DO SETOR LOGÍSTICO DEVE CONSUMIR 13,3% DO PIB EM 2022	63
APROVADO PELA ANTAQ, PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENCAMINHADO AO PPI	65
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	65
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	65



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONGRESSO PORTUÁRIO EM SANTOS ABORDARÁ CAMINHOS PARA A UTILIZAÇÃO DE HIDROVIAS E PORTOS FLUVIAIS

Com 600 representantes de toda a América Latina, 30ª edição do AAPA Latino ocorrerá de 28 a 30 de novembro

Por: Anderson Firmino



Entre os temas, estão soluções criativas e uma abordagem multimodal Foto: Chico Siqueira/Estadão Conteúdo/Arquivo

Uma região com características geográficas bem peculiares como a América Latina pede soluções diferenciadas para as questões logísticas. E elas passam pela otimização da utilização de hidroviias e portos fluviais. O cenário atual e as perspectivas serão abordados em uma das mesas da 30ª edição do Congresso Latino-Americano de Portos, promovido pela Associação Americana de Autoridades

Portuárias (AAPA) e Santos Port Authority (SPA) em Santos, entre os dias 28 e 30 de novembro.

Entre os temas discutidos, estão soluções criativas e uma abordagem multimodal, que integra soluções baseadas na navegação fluvial com outras formas de movimentação de cargas e mercadorias, ajudarão a enfrentar crises, tais como interrupções e mudanças climáticas na logística de rios e bacias hidrográficas. O evento, que conta com o patrocínio do Grupo Tribuna, receberá mais de 600 representantes, acadêmicos, especialistas e líderes da indústria logística regional.

O painel Portos Fluviais e Hidroviias, no dia 29, será mediado pelo diretor da Administração Nacional de Navegação e Portos (ANNP) e do Centro de Armadores Fluviais e Marítimos (CAFYM) do Paraguai, Juan Carlos Muñoz Menna. Também farão parte o presidente da Administração Nacional de Portos (ANP) do Uruguai, Juan Curbelo; o superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Renato Ribas Fialho.

Além deles, o presidente do Porto de Barranquilla, da Colômbia, René Puche; e o controlador da Administração Geral de Portos (AGP) da Argentina, José Beni; o diretor-executivo do Porto de South Louisiana, Paul Mathews; e o diretor de Navegação e Hidroviias da Secretaria de Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Dino Antunes Batista.

Estratégico

A América do Sul tem na hidrovia um sistema de interligação estratégico. A região, com uma superfície total de 17,8 milhões de quilômetros quadrados, possui cerca de 12,4 milhões de quilômetros cobertos por bacias hidrográficas, como a Amazônica, Orinoco, Paraguai-Paraná e La Plata, o que compreende 70% da área total.

No entanto, os desafios não são poucos. A crise climática, somada principalmente a outros problemas logísticos, traz um cenário de incertezas quanto à projeção do comércio por meio deste sistema fluvial.

“Em julho, completaram-se três anos de baixos níveis de água e falta de chuva em ambas as bacias dos rios Paraguai e Paraná, com diferentes volumes de carga. A Hidrovia Paraguai-Paraná é a

bacia mais afetada. Em termos gerais, os tempos dobraram e o uso de embarcações atingiu às vezes apenas 50% de sua capacidade”, reconhece Juan Carlos Muñoz.

Por conta da seca, houve diminuição do tempo disponível de navegação, o que levou a diversificar as possibilidades de atender indústrias ou setores que, em menos tempo, significam maior fluxo de carga.

Perspectivas

René Puche, presidente do Porto de Barranquilla e um dos palestrantes, acredita que a exploração dos modos multimodais aproveita ao máximo as possibilidades oferecidas pela diversidade territorial da América Latina. “Acredito que, se queremos ter uma logística eficiente e sustentável no futuro próximo, devemos mobilizar nossos esforços para o multimodalismo”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/09/2022

COM VALOR ESTIPULADO EM R\$ 3 BILHÕES, ANTAQ APROVA PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Principal complexo portuário da América Latina será leiloado com o critério de maior valor de outorga

Por: Estadão Conteúdo



Antaq aprovou o processo de desestatização do Porto de Santos Foto: Alexander Ferraz/AT

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou nesta segunda-feira, 12, o processo de desestatização do Porto de Santos. O aval foi assinado pelo diretor-geral do órgão, Eduardo Nery, e ainda será referendado pelo colegiado da Antaq. Contudo, a proposta poderá desde já seguir para o Ministério da Infraestrutura. É a pasta quem irá apresentar o projeto para o Tribunal de Contas da União (TCU), que precisa avaliar a modelagem.

Outros ritos ainda devem ser cumpridos anteriormente, envolvendo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Apesar de, recentemente, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ter afirmado que o prazo de concessão do Porto havia passado para 50 anos, a documentação aprovada pela Antaq, de acordo com a agência, prevê um contrato estipulado em 35 anos, com possibilidade de ser prorrogado por mais cinco, como projetado inicialmente. A extensão do prazo, segundo fontes, poderia atrasar ainda mais o processo de privatização do Porto, já que exigiria alterações no projeto.

O porto será leiloado com o critério de maior valor de outorga, estipulado pela Antaq em R\$ 3,015 bilhões. A modelagem também prevê R\$ 6,3 bilhões em novos investimentos, dos quais R\$ 2,1 bilhões serão destinados à infraestrutura portuária e R\$ 4,2 bilhões de reais para execução do túnel seco que ligará Santos e Guarujá. Como antecipou o Broadcast, a responsabilidade pelo projeto do túnel será do concessionário do porto. Apesar dos valores obrigatórios estarem estimados em R\$ 6,3 bilhões, o governo tem afirmado que a desestatização deverá movimentar um volume de R\$ 18 bilhões.

O Ministério da Infraestrutura ainda acredita ser possível fazer o leilão de Santos em 2022, último ano de mandato de Jair Bolsonaro (PL), que tenta a reeleição. Como mostrou o Broadcast, o projeto poderá ter uma tramitação mais célere no TCU, se comparado a outros processos de desestatização, mas o tempo levado pelo governo para enviar a proposta à Corte colocou a realização do certame em 2022 num patamar considerado de baixa viabilidade.

De acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), apresentado em 2020, até 2040, há uma perspectiva de crescimento de quase 50% na capacidade total do porto e de 58% na demanda atendida, em relação à 2020. Estima-se ainda um aumento na movimentação de 45 Mton para 86 Mton no modal ferroviário e de 73,3 Mton para 101 Mton, para o mesmo período.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/09/2022



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É APROVADO PELA ANTAQ

Concessão portuária destinará mais de R\$6 bilhões em investimento de infraestrutura - com destaque para a construção de um túnel submerso ligando Santos a Guarujá



- Foto: Pedro Cavalcante/SPA

Brasília, 12/09/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, nesta segunda-feira (12), o processo de concessão pública do Porto de Santos, no litoral paulista. O Ministério da Infraestrutura (Minfra) receberá a documentação autorizada pela Agência que, por sua vez, a encaminhará ao Tribunal de Contas da União (TCU) para a devida análise. O prazo do contrato de concessão ficou

estipulado em 35 anos, com possibilidade de ser prorrogado por mais cinco - para fins de equilíbrio econômico-financeiro.

O projeto está sendo estruturado de forma a prever R\$ 6,3 bilhões em novos investimentos, onde R\$ 2,1 bilhões de reais serão destinados à infraestrutura portuária e R\$4,2 bilhões de reais para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá. Sob o leilão de critério "Maior Valor de Outorga", a Antaq estipulou em R\$3.015.367.207,17 o valor mínimo de arrematação.

Dados do Porto de Santos

De acordo com Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), apresentado em 2020, o perfil de movimentação portuária local destaca o granel sólido vegetal como a principal carga a granel do complexo. Houve um aumento significativo na exportação de celulose e na demanda pela descarga de fertilizantes.

Além disso, de acordo com o PDZ, até 2040, há uma perspectiva de crescimento de quase 50% na capacidade total do porto e de 58% na demanda atendida, em relação à 2020. Estima-se ainda um aumento na movimentação de 45Mton para 86Mton no modal ferroviário e de 73,3Mton para 101 Mton, para o mesmo período.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/09/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

MATO GROSSO ADERE AO PLANO NACIONAL PARA REDUZIR MORTES E LESÕES NO TRÂNSITO

Objetivo do Pnatrans é diminuir o número de acidentes nas vias brasileiras em 50% até 2030

O Mato Grosso se tornou, nesta terça-feira (13), a 24ª unidade da Federação a firmar compromisso com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). O objetivo do plano é atingir a meta de reduzir o número de óbitos e lesões decorrentes de acidentes de trânsito em 50% até 2030.

Além do Mato Grosso, outras 23 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, Rondônia, Piauí, Sergipe, Alagoas, Amazonas e Pará.

O termo de compromisso foi assinado em Cuiabá pelo Secretário Nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, e por representantes de governos locais e de órgãos que compõem o sistema de trânsito.

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

Data: 14/09/2022

INDENIZAÇÃO DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE É DEFINIDA PELA ANAC

Com a deliberação dos valores pela agência, avança o processo de relicitação do terminal da capital do Rio Grande do Norte

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou nesta segunda-feira (12) o cálculo da indenização pelos investimentos realizados no Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN), ao concessionário Inframérica. Com a decisão, o processo de relicitação solicitado pela operadora avança e fica mais próximo de ser analisado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Conforme estudo da Anac, o cálculo de indenização pelos ativos não amortizados pelo aeroporto é de R\$ 549 milhões, levando em consideração a data base de 31 de dezembro de 2021. Agora, o documento contábil com a metodologia utilizada pela agência será avaliado por uma auditoria independente e após análise do recurso da concessionária será submetido à corte de contas.

A adesão ao processo de relicitação é um ato voluntário, proposto pela concessionária do ativo da União, e consiste na devolução amigável do ativo. A sociedade é a grande beneficiada do processo, pois tem a garantia de que não haverá suspensão dos serviços prestados enquanto durar a transição. A expectativa do Ministério da Infraestrutura é que o leilão ocorra até o fim deste ano.

**Com informações da Agência Nacional de Aviação Civil*

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

Data: 14/09/2022

APROVADO PELA ANTAQ, PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENCAMINHADO AO PPI

Estão previstos investimentos totais de aproximadamente R\$ 18,5 bilhões durante a duração do contrato; deste total, R\$ 3,5 bilhões estão reservados para o túnel Santos-Guarujá

Aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nesta segunda-feira (12), o processo de concessão pública do Porto de Santos será encaminhado pelo Ministério da Infraestrutura para referendo do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O passo seguinte é o envio da proposta ao Tribunal de Contas da União (TCU).

O projeto prevê R\$ 18,5 bilhões investimentos novos e de operação. Pelo menos R\$ 3,5 bilhões serão reservados para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá. O tempo de contrato definido pela Antaq é de 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 14/09/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E BID CRIARÃO CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA CIBERNÉTICA DO GOVERNO DIGITAL

Iniciativa, que conta com o apoio da Rede Nacional de Ensino e Pesquisa, visa fortalecer a prevenção, o tratamento e a resposta a incidentes cibernéticos

Representantes da Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia (SGD/ME), do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da Rede Nacional de Ensino e Pesquisa (RNP) se reuniram, nesta quarta-feira (14/9), para dar início à criação do Centro integrado de Segurança Cibernética do Governo Digital (CSIRT GOV.BR). A iniciativa tem por objetivo fortalecer a prevenção, o tratamento e a resposta a incidentes cibernéticos, como parte das ações de cibersegurança e uso de novas tecnologias no setor público, previstas no acordo de cooperação entre as instituições.

Por meio do Centro Integrado, a SGD atuará na coordenação e integração com os órgãos públicos do Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação (Sisp). A Secretaria adotará medidas de diagnóstico, engajamento, treinamento, comunicação, construção de processos, implementação de tecnologias, além do compartilhamento de competências e habilidades sobre privacidade e segurança da informação voltadas para os órgãos do Sisp.

A parceria com o BID – complementada pelo apoio da RNP – prevê também suporte na criação das equipes de tratamento e incidentes cibernéticos dos órgãos do Sisp. Além disso, inclui a análise não-evasiva e contínua de ameaças e vulnerabilidades nos sistemas de governo, testes de segurança, desenvolvimento de estudos baseados nas melhores práticas nessa temática e, ainda, a análise de ferramentas de Segurança da Informação.

A criação do CSIRT GOV.BR é uma das iniciativas do Programa de Privacidade e Segurança da Informação (PPSI), que busca elevar a maturidade e resiliência em privacidade e segurança da informação nos órgãos da Administração Pública federal.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 14/09/2022

ENTENDA AS DIFERENÇAS ENTRE AS DESPESAS E AS RECEITAS DA UNIÃO

Publicação apresenta informações para facilitar a compreensão de questões técnicas pela sociedade

O Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2023 apresentado pelo poder Executivo ao Congresso Nacional estima receitas e fixa despesas para o próximo ano. Sob o ponto de vista das finanças públicas, essas receitas e despesas podem ser classificadas como primárias e financeiras. Para ajudar a sociedade a compreender essas questões técnicas, a Secretaria de Orçamento Federal (SOF) do Ministério da Economia publicou o Orçamento Cidadão, que busca aproximar o orçamento federal do cotidiano das pessoas, mostrando como são feitos os gastos em 28 diferentes áreas, como saúde, segurança pública e educação.

A maior parte das receitas primárias, por exemplo, corresponde aos tributos arrecadados, enquanto as despesas primárias são os gastos do governo para prover serviços públicos à sociedade, manter as atividades governamentais e realizar investimentos. Já as receitas e as despesas financeiras são aquelas que se originam de operações financeiras – principalmente empréstimos.

Despesas primárias

As despesas primárias são voltadas para políticas públicas nas áreas de Saúde e Educação, incluindo gastos com o Sistema Único de Saúde (SUS) e com o custeio das universidades, além dos aspectos previdenciários e sociais – como o Benefício de Prestação Continuada (BPC) e o Seguro-desemprego. Também são primários os gastos com construção e manutenção de estradas e aeroportos.

Esse tipo de gasto pode ser obrigatório ou discricionário. Como o próprio nome diz, as despesas obrigatórias são as que a União tem a obrigação constitucional ou legal de realizar – entre elas, os gastos com Pessoal, encargos sociais e benefícios da Previdência Social –, previstas em R\$ 2,21 trilhões na PLOA 2023. As discricionárias dependem de escolhas do governo entre as prioridades da população e estão estimadas em R\$ 98,98 bilhões para o próximo ano. Na prática, quanto maior forem as despesas obrigatórias, menor será o espaço para recursos em despesas discricionárias.

Despesas financeiras

O outro tipo de despesa prevista na PLOA é a financeira. Assim como algumas famílias, às vezes, o governo também gasta mais do que recebe e tem de recorrer a empréstimos ou financiamentos. Pode-se comparar essa situação à de uma família que faz um financiamento imobiliário, assumindo uma dívida para comprar a casa própria em prestações compatíveis com a renda familiar e não pagar aluguel.

Para 2023, o valor total da despesa financeira do governo está estimado em R\$ 2,72 trilhões. Desse montante, 70,98% correspondem ao refinanciamento da dívida e 19,17% ao serviço da dívida interna. As demais áreas somam 9,85% do gasto.

Receitas primárias

Para cobrir essas despesas, o governo precisa de dinheiro, que é obtido com as chamadas receitas primárias ou financeiras. No PLOA 2023, a receita total estimada é de R\$ 5,03 trilhões – sendo 55% de receitas financeiras e 45% de receitas primárias.

De modo simplificado, as receitas consideradas primárias são aquelas obtidas com a arrecadação de impostos, taxas, contribuições e aluguéis, entre outros. Para 2023, a estimativa é que essas receitas somem R\$ 2,26 trilhões. Desse total, 61% são provenientes de impostos e contribuições, como o Imposto sobre a Renda (29,9%) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social/Cofins (11,3%). Outros 26,3% são do Regime Geral da Previdência Social (RGPS), pagos por empregados e empregadores no final do mês para custear as aposentadorias desse regime. O restante (12,5%) se divide entre receitas de Exploração de Recursos Naturais (a exemplo dos royalties de petróleo), dividendos pagos por empresas públicas e taxas, entre outros.

Receitas financeiras

Na outra ponta, a receita financeira estimada é de R\$ 2,77 trilhões para o próximo ano. Esse valor representa ingressos de recursos no orçamento por meio de empréstimos.

Apesar do valor expressivo dessas receitas, a maior parte desses recursos é proveniente do processo conhecido como “rolagem da dívida”. Isso ocorre quando o governo substitui títulos emitidos anteriormente por títulos novos, realizando o pagamento de uma dívida com outra dívida. Nesse caso, ao mesmo tempo em que há uma despesa para o pagamento das dívidas, também entram recursos dos novos empréstimos e, assim, o governo se refina para cobrir a insuficiência de receitas de tributos.

Dos R\$ 2,77 trilhões com esses tipos de receita estimados para 2023, 87,5% são de refinanciamento (ou rolagem) da dívida, e 8,7% são dos juros dos recursos aplicados pelo governo. As outras rubricas correspondem a 3,8% das receitas financeiras.

Orçamento Cidadão

Para saber mais sobre essas e outras questões técnicas, regras fiscais e classificações utilizadas, além de números e valores constantes no PLOA 2023, a sociedade pode consultar o Orçamento Cidadão publicado pela SOF. Ele é um dos elementos avaliados na pesquisa sobre Orçamento Aberto (Open Budget Survey) realizada pela International Budget Partnership (IBP), que verifica e compara a transparência orçamentária em diversos países. Neste ano, a edição mais recente da pesquisa conferiu ao Brasil a sétima posição, em um ranking de 120 países.

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

Data: 14/09/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA RELATÓRIOS DE SETEMBRO DE 2022

Confira as estatísticas para as previsões das variáveis fiscais e a distribuição de frequência

A Secretaria de Política Econômica do Ministério da Economia (SPE/ME) divulgou nesta terça-feira (13/9) o Relatório Mensal e a Distribuição de Frequência do Prisma Fiscal de setembro de 2022.

O Prisma Fiscal é um sistema de coleta de expectativas de mercado elaborado pela SPE para acompanhar a evolução das principais variáveis fiscais brasileiras: arrecadação das receitas federais, receita líquida do governo central, despesa total do governo central, resultado primário do governo central e dívida bruta do governo geral.

Esse sistema oferece uma oportunidade para o aprimoramento dos estudos fiscais no país, além de facilitar o controle social a partir de uma ancoragem das expectativas quanto ao desempenho dessas variáveis.

Publicações

O *Relatório Mensal* (<https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-conteudos/publicacoes/relatorios-do-prisma-fiscal/relatorio-mensal>) reúne as estatísticas das previsões enviadas pelas instituições participantes (mediana, média, desvio padrão, mínimo e máximo). Nele também pode ser consultada a média das instituições com o melhor nível de acerto para cada variável.

Já o *Relatório de Distribuição de Frequência* (<https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-conteudos/publicacoes/relatorios-do-prisma-fiscal/distribuicao-de-frequencia>) apresenta, em formato gráfico, a frequência das projeções para cada variável nos últimos três meses.

Ranking

A SPE divulga, ainda, a relação das cinco instituições com maior precisão em suas previsões para cada variável fiscal, o Podium. A elaboração e divulgação dos rankings, além de trazer reconhecimento às instituições com melhores previsões, busca incentivar o aprimoramento dos modelos preditivos contribuindo para a robustez dos dados divulgados.

Painel do Prisma Fiscal

Pela consulta ao *Painel do Prisma Fiscal* (<https://paineldoprisma.economia.gov.br/>), disponível no site do Ministério da Economia, é possível ter acesso facilitado às expectativas de mercado para as



principais variáveis fiscais brasileiras e acompanhar as projeções para arrecadação das receitas federais, despesa total do governo central, resultado primário e dívida bruta do governo geral. A elaboração do painel é mais uma medida para aumentar a transparência e o controle da sociedade sobre as ações do governo.

Íntegra dos Relatórios

Relatório Mensal – setembro de 2022

https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-contudos/publicacoes/relatorios-do-prisma-fiscal/relatorio-mensal/2022/relatorio-mensal-2022_09-v2.pdf/view

Distribuição de frequência – setembro de 2022

https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-contudos/publicacoes/relatorios-do-prisma-fiscal/distribuicao-de-frequencia/2022/2022_09-frequencia.pdf/view

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

Data: 14/09/2022

ACRE E RORAIMA TÊM 100% DOS MUNICÍPIOS CADASTRADOS NO COMPRAS.GOV.BR

Cadastro no sistema garante acesso a pregões e outras formas de contratação, como dispensa de licitação e adesão a atas de registros de preços

Os estados do Acre e Roraima alcançaram 100% de seus municípios cadastrados no [compras.gov.br](https://www.gov.br/compras/pt-br) (<https://www.gov.br/compras/pt-br>). O resultado garante a todos os municípios desses dois estados o acesso aos pregões e a outras formas de contratação, como a dispensa eletrônica e a adesão a atas de registro de preços, além do acesso a mais de 470 mil licitantes de todo o país credenciados no Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores (Sicaf).

O sistema [compras.gov.br](https://www.gov.br/compras/pt-br) (<https://www.gov.br/compras/pt-br>), disponível para órgãos e entidades públicos das esferas federal, estadual e municipal de todos os Poderes, está evoluindo para atender à Lei n.º 14.133/2021, que, a partir de 1º de abril de 2023, será a única Lei Geral de Licitações e contratos do Brasil.

As principais funcionalidades disponíveis no sistema são: planejamento e gerenciamento das contratações (PGC); estudo técnico preliminar digital (ETP Digital); matriz de riscos; catálogo de bens, serviços e obras; e a dispensa eletrônica. O aplicativo [compras.gov.br](https://www.gov.br/compras/pt-br) também pode ser utilizado por órgãos públicos e fornecedores.

Em breve, estarão disponíveis os serviços de termo de referência digital; pregão e concorrência eletrônicos; catálogo eletrônico de padronização e pesquisa de preços. A previsão de lançamento do pregão eletrônico é em meados de outubro deste ano.

Os dados de cadastros dos entes e a situação dos municípios podem ser conferidos no Painel de Municípios do portal [compras.gov.br](https://www.gov.br/compras/pt-br). A adesão ao [compras.gov.br](https://www.gov.br/compras/pt-br) é gratuita e um guia pode ser consultado [aqui](https://www.gov.br/compras/pt-br/agente-publico/tookit-adesao-ao-compras.pdf) (<https://www.gov.br/compras/pt-br/agente-publico/tookit-adesao-ao-compras.pdf>).

O [compras.gov.br](https://www.gov.br/compras/pt-br) (<https://www.gov.br/compras/pt-br>) é integrado ao Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), site destinado à divulgação centralizada e obrigatória dos atos exigidos pela nova lei, atendendo ao art. 174 da Lei n.º 14.133/2021.

Fornecedores

O [compras.gov.br](https://www.gov.br/compras/pt-br) (<https://www.gov.br/compras/pt-br>) conta com o credenciamento de cerca de 479 mil fornecedores de todo o país, reunindo pessoas físicas ou jurídicas interessadas em aumentar os seus faturamentos e a administração pública que busca por melhores soluções de mercado.

Só em 2022, foram mais de 60,7 mil credenciamentos, contra 58,5 mil realizados em 2021. Destes credenciados, em 2022, cerca de 32 mil (aproximadamente 52,8%) são microempresas e empresas de pequeno porte. Empreendedores individuais e pessoas físicas também podem participar dos processos de compras públicas e já totalizam 40,3% de credenciados no ano corrente.

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

Data: 14/09/2022

PORTARIA APRESENTA NOVAS REGRAS DOS REGIMES DE DRAWBACK SUSPENSÃO E ISENÇÃO

Normativo permite desonerar micro e pequenas empresas

Foi publicada, na edição desta terça-feira (13/9) do Diário Oficial da União, a Portaria Conjunta nº 76(<https://in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-conjunta-secint/rfb-n-76-de-9-de-setembro-de-2022-428661802>) das Secretarias Especiais de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) e da Receita Federal do Brasil (RFB), que apresenta novas regras sobre a concessão, gestão e controle dos regimes aduaneiros especiais de drawback suspensão e isenção. Esses mecanismos permitem a desoneração tributária de insumos aplicados na produção de bens exportados, por vários segmentos da economia brasileira, como carne de aves e suína, minério de ferro, celulose, automóveis e produtos químicos. No ano passado, 22% dos embarques ao exterior realizados pelo Brasil tiveram o apoio dos regimes em questão.

A nova regulamentação foi elaborada em atendimento à determinação do Decreto nº 10.139/2019, que prevê a necessidade de revisão e consolidação de atos normativos inferiores a decreto. O regramento agora divulgado substitui duas normas antigas que estavam em vigor desde o ano de 2010.

A principal novidade adotada na legislação diz respeito à permissão para que as micro e pequenas empresas optantes pelo Simples Nacional – com receita bruta anual de até R\$ 4,8 milhões – possam utilizar os regimes de drawback suspensão e isenção, visando garantir a compra no exterior com suspensão, isenção ou alíquota zero de tributos incidentes sobre itens empregados ou consumidos em suas exportações.

Ao propiciar maior competitividade às vendas externas de empresas menores, a medida procura estimular a participação dessas firmas no comércio exterior brasileiro e aumentar a base exportadora do país. Estimativa realizada a partir de dados do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) indica que a nova possibilidade de uso dos regimes de drawback poderá beneficiar cerca de 1,5 milhão de empresas industriais optantes pelo Simples Nacional.

Outra inovação incluída no normativo viabiliza a utilização do drawback isenção pelas empresas exportadoras de bens de capital de longo ciclo de fabricação. Antes, esses exportadores, que costumam ter processos produtivos com prazos superiores a dois anos, somente podiam se beneficiar do drawback suspensão.

A portaria, que começará a produzir efeitos a partir do próximo dia 1º de outubro, aprimora os requisitos de habilitação de empresas aos regimes de drawback, visando diminuir o risco de descumprimento do mecanismo por parte dos exportadores brasileiros. O ato normativo traz ainda disposições que tratam da transparência, previsibilidade e segurança jurídica para a atuação dos operadores de comércio exterior, a exemplo da regra que esclarece sobre a importação por conta e ordem de terceiros ao amparo do drawback suspensão e isenção.

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

Data: 14/09/2022



PORTAL PORTO GENTE

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

Redação Portogente

Serviços estão estabelecidos em contrato e são fiscalizados pela Artesp

Ecovias, concessionária responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), programou serviços de manutenção em todas as rodovias, de 12 a 18 de setembro. Os trabalhos estão estabelecidos em contrato com o Governo do Estado de São Paulo, sob fiscalização da Artesp (Agência de Transportes do Estado de São Paulo), e têm como objetivo manter a qualidade das rodovias, a segurança viária e o conforto dos usuários.

Recuperação de pavimento, de passarelas, viadutos e juntas de dilatação estão programados para acontecer ao longo de toda a via Anchieta, do km 9,7 ao km 65, em ambas as direções, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Também em ambos os sentidos da via, mas apenas no período noturno, estão previstos trabalhos de manutenção e lavagem de placas em todo o trecho, reforço de sinalização de solo, do km 14 ao km 43, e fundação de suportes para placas aéreas, do km 14 ao km 42.

O pavimento da rodovia dos Imigrantes também passará por manutenção, assim como as juntas de dilatação, as passarelas e viadutos. Estes trabalhos acontecem em toda a via, entre o km 11 e o km 70, tanto na pista sentido Capital quanto na que leva ao Litoral, sempre das 08h às 17h e das 21h às 05h. Ainda nos dois sentidos da rodovia dos Imigrantes, mas somente das 21h às 05h, haverá trabalhos de manutenção e lavagem de placas do km 46 ao km 70, reforço de sinalização de solo e fundação de suportes para placas aéreas, ambos do km 11 ao km 45.

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

Nas Interligações Planalto e Baixada, além da saída do Guarujá pela SP-248, haverá, em todo o trecho e nos dois sentidos, manutenção do pavimento, das passarelas e viadutos das 08h às 17h e das 21h às 05h. Na Interligação baixada e na saída do Guarujá, também haverá, em todo o trecho e nos dois sentidos, serviços de lavagem e manutenção de placas, mas apenas das 21h às 05h. A Interligação Baixada também terá, em toda a sua extensão, e nos dois sentidos, trabalhos de recuperação de juntas de dilatação, das 08h às 17h e das 21h às 05h. E na Interligação Planalto está prevista a fundação de suportes para placas aéreas, em toda a extensão e nos dois sentidos, mas apenas das 21h às 05h.

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

Bloqueios



Nas noites de 12 a 15 de setembro, entre 23h30 e 05h30, a pista norte da rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra, para transposição de cargas especiais. Neste período os motoristas poderão subir pela pista norte da via Anchieta.

Já entre os dias 13 e 15 de setembro, a pista sul da via Anchieta passará por obras no trecho de serra, do km 40 ao km 55, das 5h às 17h. Durante a realização dos trabalhos, estará em vigor a Operação 5x3, com descida pela pista sul da rodovia dos Imigrantes e pista norte da via Anchieta, e subida pela pista norte da rodovia dos Imigrantes.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/09/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – OS CONSELHOS ESTADUAIS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Um dos grandes objetivos do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e de seus eventos associados é a absoluta defesa do setor de infraestrutura, especialmente os mercados portuários, de logística e transporte. É identificar os principais desafios encarados por seus players para o desenvolvimento desses segmentos e para a geração de emprego e renda, destacar tais questões, debater-las, elaborar possíveis soluções e cobrar sua implantação. Foi para melhor realizar tais metas que fóruns que se limitavam a uma versão local - o Santos Export - e uma nacional - o Brasil Export - se multiplicaram em eventos regionais - com o Norte Export, o Nordeste Export, o Centro-Oeste Export, o Sudeste Export e o Sul Export -, temáticos - o Think Tank, voltado a tecnologia, experiências internacionais, ESG e participação feminina nesse mercado de trabalho - e internacionais - o Portugal Export e, a partir do próximo ano, o Mercosul Export.

Seguindo essa linha de atuação e buscando uma melhor aproximação com os desafios encarados em cada unidade da Federação, o Brasil Export anunciou ontem, no encerramento da edição deste ano do Norte Export 2022, em Porto Velho (RO), a criação de seus conselhos estaduais. A proposta é reunir nesses colegiados os principais empresários, autoridades e especialistas de cada estado para debater como superar barreiras e desenvolver a infraestrutura, especialmente a de transporte. Será uma rede nacional permanente, atuando o ano todo, mapeando as demandas destes mercados e, aproveitando a própria estrutura do Brasil Export e seus fóruns, auxiliando na implantação das soluções.

Como destacou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, “é papel do Brasil Export e das entidades que hoje compõem esse fórum impor a força da união, para mostrarmos ao governo e aos entes governamentais que é preciso defender o setor, a geração de emprego e renda. Somos otimistas, mas somos também muito importantes para a economia do país e isso precisa ser colocado como regra”.

Nesta iniciativa, já se conta com um primeiro conselho estadual, de Rondônia Export, medida anunciada ontem pelo presidente do conselho do Norte Export, Sérgio Aquino, que também preside a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Com o anúncio de ontem, o Brasil Export deu um passo definitivo em sua missão de defesa do setor de infraestrutura. O compromisso foi firmado e já está sendo colocado em prática. As empresas desse segmento ganham a ferramenta ideal para crescer e expandir a economia de seus estados e o País, uma oportunidade única de vencer seus desafios e, em última análise, garantir o desenvolvimento de sua população.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FERTILIZANTES 1

O volume de fertilizantes importado pelo Arco Amazônico praticamente dobrou nos últimos meses. A carga acaba sendo transportada por barcas nas viagens de retorno às zonas de produção agrícola, após elas trazerem os carregamentos de milho e soja para exportação. Segundo operadores portuários que atuam na região, os dados mostram a consolidação de um novo corredor de importação de fertilizantes no Brasil. O caso foi debatido ontem durante o Norte Export 2022 - Fórum Regional de Infraestrutura e Logística Portuária, em Porto Velho (RO).

FERTILIZANTES 2

Ainda sobre fertilizantes, o Porto de Santos (SP) recebeu o maior navio carregado com esse produto nos últimos dias. Segundo a agência Wilson Sons, que atendeu a embarcação, a descarga das 82,5 mil toneladas do insumo iria terminar na tarde de ontem. O cargueiro é o MV Red Marlin, que tem 229 metros de comprimento, zarpou de Huanghua, na China, e chegou ao litoral de São Paulo no dia 27 do mês passado. A carga tem como destino a Região Centro-Oeste, onde chegará por ferrovia. O Porto de Santos integra um dos mais tradicionais corredores de importação de fertilizantes do País.

DESESTATIZAÇÃO

Após ter obtido a aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para o projeto de desestatização do Porto de Santos (SP) na última segunda-feira, dia 12, o Ministério da Infraestrutura vai encaminhar o processo para o Programa de Parcerias de Investimento (PPI), para referendá-lo. Na sequência, a documentação seguirá para o Tribunal de Contas da União (TCU).

PARANAGUÁ

O Ministério da Infraestrutura preparava mudanças no desenho da poligonal do Porto de Paranaguá (PR) - os limites da área de jurisdição do porto organizado. A proposta previa a inclusão de espaços particulares nesse espaço, o que inviabilizaria empreendimentos privados, como o Porto Guará e o Novo Porto. Por isso, o processo foi interrompido para ajustes. A sugestão foi apresentada pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), da pasta federal, como parte do processo de concessão do canal de acesso do complexo marítimo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

NACIONAL – DECRETO QUE REGULAMENTARÁ BR DO MAR JÁ ESTÁ ALINHADO ENTRE ÓRGÃOS DO GOVERNO

Segundo Dino Basta, a publicação ainda não aconteceu devido à alta demanda de textos na Consultoria jurídica do Minfra

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



As incertezas em relação a regulação do setor impedem que o BR do Mar consiga trazer grandes estímulos à cabotagem no País

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI/ SNPTA), Dino Basta, afirmou que o decreto que regulamentará o BR do Mar já está acordado entre os órgãos do governo. A publicação aguarda somente a aprovação

da Consultoria Jurídica da pasta.

“O decreto já tramitou há mais de mês. Não temos mais nenhuma discussão de mérito com as instituições envolvidas. Compartilhamentos do texto com mercado e com as associações envolvidas. Dentro do governo também temos tudo alinhado. Mas ele depende de uma tramitação. Passar por todas as consultorias jurídicas que estão fazendo a parte deles. Foi dada uma prioridade pela Casa Civil”, disse.

A fala aconteceu durante o webinar “A utilização de Embarcações de Bandeira Brasileira na Cabotagem”, realizado ontem. O debate tratou do estudo publicado da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que comparou o quantitativo de cargas de cabotagem transportadas em embarcações nacionais com as estrangeiras.

Segundo Dino, o atraso na publicação do decreto e da liberação da consultoria jurídica do Minfra se dá pelo fato de que a pasta está cheia de demandas, entre elas, a desestatização do Porto de Santos. Outro fator que atrasa as análises é o cronograma eleitoral que provoca entraves de tramitação e de prioridades dentro do governo.

“Tínhamos a expectativa de que saísse em setembro, mas estamos com muitas prioridades e em ano eleitoral. Sabemos dos desafios e não queremos pesar na Consultoria jurídica, que está trabalhando, entre outras questões, como a desestatização de Santos. Mas os trabalhos estão finalizados”, explicou.

Vale lembrar que em junho deste ano, ao BE News, Dino afirmou que o Minfra trabalhava para que o decreto que regulamenta o programa BR do Mar fosse publicado em agosto. Segundo apuração feita com fontes ligadas à pasta, ainda há uma esperança de que o decreto seja publicado neste mês.

Entenda o caso

O BR do Mar foi sancionado em janeiro deste ano. Em março, o Congresso Nacional derrubou nove itens vetados pelo governo, dentre eles o que retirava a extensão do regime Tributário Para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

Os parlamentares também rejeitaram o veto ao dispositivo relacionado às alíquotas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), uma taxa paga por cada frete realizado no Brasil para bancar um fundo para manutenção e compra de navios no país.

Contudo, desde que foi promulgado, no mesmo mês, o decreto, que deverá ser usado para regular pontos importantes do programa, não foi publicado. As incertezas em relação a regulação do setor impedem que o BR do Mar consiga trazer grandes estímulos à cabotagem no País.

Os principais pontos que serão regulados via decreto estão nos incisos um, quatro e cinco do parágrafo primeiro do artigo 5º da Lei do BR do Mar (Lei 14.301/2022). Tratam da possibilidade de afretamento por tempo de embarcações estrangeiras ou de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

Conforme matéria publicada em julho deste ano, o atraso aconteceu principalmente devido à regulação do inciso quatro, que trata do atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo.

O Minfra e a Marinha entendem que o decreto deve estabelecer períodos longos, fazendo com que haja um comprometimento das empresas em manter os contratos. Já o Ministério da Economia entendeu que prazos menores fomentarão a entrada de novas empresas.

Segundo apuração do BE News, a decisão é de que os prazos sejam estipulados em cinco anos. Houve um entendimento de que prazos longos como desejados pelo Ministério da Infraestrutura, poderia dificultar a demanda e lógicas de mercado como os prazos de manutenção das embarcações e os certificados de classe.

Estudo da Antaq

O relatório do quantitativo de cargas de cabotagem transportadas em embarcações nacionais e estrangeiras foi publicado em junho deste ano. O estudo avaliou a participação de embarcações que usam a bandeira brasileira no mercado de navegação de cabotagem. Utilizou um conjunto de índices individualizados de acordo com os perfis de cargas, considerando os graneis sólidos, líquidos, carga geral e carga containerizada.

O trabalho concluiu que existem atualmente 375 embarcações que carregam a bandeira brasileira na cabotagem. Dentro desse universo, há 78 de grande porte utilizadas no transporte dos mais variados tipos de carga (25 petroleiros, 5 químicos, 9 gaseiros, 20 contêineres, 7 graneleiros e 12 navios de carga geral).

Dentre essas 78 embarcações, 13 são estrangeiras com a bandeira suspensa temporariamente arvorando a bandeira brasileira por estarem inscritas em Registro Especial Brasileiro ("rebiadas").

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

REGIÃO NORTE - CARTA DO NORTE EXPORT DEFENDE O DESENVOLVIMENTO DO SETOR HIDROVIÁRIO

Além da leitura do documento, encerramento foi marcado pelo anúncio dos conselhos estaduais do Brasil Export

Por VANESSA PIMENTEL - vanessa@portalbenews.com.br



O presidente da Fenop e do conselho do Norte Export, Sergio Aquino, fez a leitura da carta no encerramento do evento

A edição 2022 do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária teve seu encerramento na noite de ontem, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO). Durante dois dias, o evento reuniu especialistas para debater temas que tratam das peculiaridades e características da região Norte, os desafios da navegação fluvial, novas possibilidades de negócios, entre outros.

Promovido pelo Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e realizado pela Una Marketing de Eventos, o Norte Export contou com a presença de autoridades do setor, como Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Dino Basta, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.

Ao final do evento, o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e do conselho do Norte Export, Sergio Aquino, leu a carta que reúne os principais tópicos que nortearão os trabalhos do fórum pelos próximos anos. Entre os temas destacados estão: defender que a Antaq seja a única entidade de regulação do transporte hidroviário de cargas, o que eliminaria conflitos com as demais agências do segmento; transformar parte dos espelhos da água e de rios da região Norte efetivamente em vias navegáveis; e melhorar o diálogo dos estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui, no Maranhão.

Confira, a seguir, todos os tópicos da carta do Norte Export 2022:

- Unir os conselheiros regionais em prol da criação de uma Política Nacional Hidroviária, um projeto de Estado, e não de governos, com os necessários desdobramentos locais;

- Defender que a Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, seja a entidade única na regulação do transporte hidroviário de cargas, eliminando os conflitos com as demais agências reguladoras que têm ligação com a gestão de recursos hídricos;
- Transformar parte dos espelhos da água e de rios da região Norte efetivamente em vias navegáveis, a partir de diretrizes estratégicas e de acordo com a viabilidade econômica de cada trecho;
- Cobrar regras claras e agilidade para os casos de concessão de corredores logísticos envolvendo trechos de mais um modal de transporte;
- Ampliar malhas e conexões rodoviárias e ferroviárias a partir de investimentos privados, dentro de uma política de desenvolvimento sustentável e de distribuição de riquezas entre a população do Arco Amazônico;
- Comunicar melhor e com ênfase mais adequada às oportunidades de desenvolvimento para atração de investimentos na região Norte e também para a sociedade em geral, utilizando também as ferramentas de comunicação do Brasil Export e de seus regionais;
- Melhorar o diálogo dos estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui, no Maranhão, que faz parte do Arco Amazônico. No caso de Rondônia e dos estados mais ao oeste do País, desenvolver diálogo permanente com Peru e Bolívia;
- Integração do sistema elétrico com a bacia hidroviária da região Norte, de modo que as barreiras físicas criadas a partir da construção de hidrelétricas contemplem eclusas e não se transformem em impedimentos para a navegação;
- Cobrar dos agentes fiscalizadores do meio ambiente que se alinhem com as pautas da navegação sustentável e trabalhem para evitar o lançamento desordenado de troncos nos rios da região Norte.

Conselhos estaduais

Antes de ler a carta do Norte Export, Sergio Aquino anunciou, em nome do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, a criação de conselhos estaduais. Assim como toda a estrutura do fórum nacional, eles serão permanentes para que questões relevantes às demandas estaduais relacionadas à logística e infraestrutura possam ser trabalhadas durante o ano inteiro.

O primeiro conselho estadual do Brasil Export criado foi justamente o Rondônia Export, estado que recebeu a edição 2022 do Norte Export. No próximo ano, o fórum regional será realizado em Manaus, capital do Amazonas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

REGIÃO NORTE - FABRÍCIO JULIÃO: “PRECISAMOS PARAR DE PEDIR E PASSAR A EXIGIR”

Por VANESSA PIMENTEL - vanessa@portalbenews.com.br



O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, fez um discurso breve, mas enfático no encerramento da edição 2022 do Norte Export, considerada por ele próprio como histórica. Pediu ao setor portuário uma cobrança mais forte dos entes governamentais para que seus direitos sejam assegurados. “Precisamos parar de pedir e passar a exigir”.

“É papel do Brasil Export e das entidades que hoje compõem esse fórum impor a força da união, para mostrarmos ao governo e aos entes que é preciso defender, mais do que um Brasil organizado, a geração de emprego e renda”, disse Fabrício Julião para, logo em seguida, usar os terminais como exemplo.

“Quando um terminal fica 45, 60, 90 dias para iniciar uma operação, está deixando de recolher tributos. Tributo esse que faz falta para construir uma creche, uma escola. Tributo esse que faz falta para promover o desenvolvimento daquela região. E este terminal está deixando de gerar prego”, declarou.

Por fim, enfatizou a força do setor. “A nossa importância para a economia de uma cidade, de um estado de um país, em que 95% das mercadorias passam por tudo o que nós construímos, precisa ser colocada como regra”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

REGIÃO NORTE - “É URGENTE O INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA” , DIZ SUPERINTENDENTE DA FIERO

Painel do Norte Export sobre desenvolvimento de Rondônia por meio da infraestrutura debateu sobre concessões intermodais e investimento privado

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



“O caminho é a concessão? Talvez, mas a modelagem é o que nos preocupa”, disse o superintendente da Fiero, Gilberto Baptista, sobre a concessão da BR-364, em relação ao pedágio e à integração de modais

PARA A CONCESSÃO DA BR-364, O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ESTUDA A INTEGRAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO COM A HIDROVIA DO RIO MADEIRA, COMO FORMA DE OFERECER UMA COMPENSAÇÃO AO EVENTUAL CONCESSIONÁRIO

O caminho para o desenvolvimento econômico de Rondônia, na Região Norte, é investir na logística. A cadeia produtiva quer rodovias, ferrovias e hidrovias estruturadas para o escoamento da carga e participação direta nas discussões de projetos logísticos junto ao Governo Federal. O segundo ponto é avaliar a viabilidade de concessões de modais de transporte integrados. Estas questões foram debatidas durante o primeiro painel do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na manhã de ontem, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Markeng de Eventos na segunda-feira e ontem. O encontro foi aberto presencialmente a conselheiros, patrocinadores, autoridades e convidados, e a programação, que foi transmitida em tempo real e gratuitamente pelo portal BE News, está disponível no canal do Brasil Export, no Youtube.

No painel 1, cujo tema foi “Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária”, o superintendente da Fiero, Gilberto Baptista, disse que a Região Norte requer investimentos urgentes em infraestrutura para atender ao escoamento da produção crescente, baixar o custo do transporte e ampliar a competitividade no mercado. “Quando se discute logística, está se discutindo meios de competitividade da indústria. O Brasil é precário em logística e, na Amazônia, o problema é agravado. A grande dificuldade de vir para os rincões do Brasil é como produzir sem entregar o produto. Nós precisamos de uma área produtiva e temos custo de transporte mais elevado do que o restante do País”, enfatizou.

Baptista ilustrou a necessidade de investimento em logística no Arco Amazônico citando os números referentes ao volume de carga exportada em 2021 e até agosto de 2022. “No ano passado, nós exportamos em torno de 1,9 milhão a 2 milhões de toneladas de grãos. Neste ano, em agosto, em

dois terços do ano, já superamos este número. Isso mostra que a produção vem crescendo. É urgente o investimento em logística”, afirmou.

O superintendente da Fiero chamou a atenção para a BR-364, por onde é transportada a produção agrícola dos estados de Mato Grosso e Rondônia. “É a artéria, o vetor de desenvolvimento, mas, ultimamente, está se transformando em um corredor da morte devido à quantidade de acidentes. Falta investimento. O caminho é a concessão? Talvez, mas a modelagem é o que nos preocupa. Como essa empresa (eventual concessionária) vai recuperar os seus investimentos? Que pedágio essa empresa vai ter que cobrar?”, questionou.

A concessão da BR-364 à iniciativa privada é uma prioridade dentro do Plano Nacional de Logística (PNL) 2035 para Rondônia, segundo disse o diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), Alessandro Reichert, durante sua apresentação, antes do início do debate.

“A (BR) 364 Rondônia é uma artéria importantíssima para o escoamento da produção da região. De fato, o Ministério da Infraestrutura tem a intenção de fazer a concessão. A perspectiva é realizar o leilão no ano que vem. O projeto já está em estruturação pelo Ministério da Infraestrutura, não diretamente pela EPL, e prevê investimentos de R\$ 5 a 6 bilhões para melhorar as condições de trafegabilidade”, afirmou Reichert.

Para a concessão da BR364, o Ministério da Infraestrutura estuda a integração do modal rodoviário com a Hidrovia do Rio Madeira, como forma de oferecer uma compensação ao eventual concessionário, mas Baptista refuta. “Penso que seria melhor agregar na ferrovia. O usuário comum da BR-364 vai pagar um preço muito caro (pedágio) para poder utilizar, sendo que a maior parte do segmento de grãos vai utilizar a ferrovia”, afirmou.

Já o diretor-executivo da Aprosoja Rondônia, Victor Paiva, avaliou que a concessão intermodal “é uma oportunidade para o setor agrícola, pois é o setor privado que tem condições de investir em infraestrutura”.

O presidente do Conselho Internacional do Brasil Export e sócio e vice-presidente de estratégias e negócios do Grupo H, Jorge Lima, ressaltou que atrair investimento privado para infraestrutura é a única forma de impulsionar o desenvolvimento econômico do País. “Como eu vou gastar R\$ 6,2 bilhões se eu preciso de R\$ 300 bilhões? Nós vamos demorar 50 anos”, disse Lima. “O que resolve o Brasil é infraestrutura”, enfatizou.

Porto seco

Moderador do painel 1, o jornalista e diretor de Redação do jornal e portal BE News, Leopoldo Figueiredo, perguntou sobre novos negócios para o Complexo Portuário de Porto Velho ao representante da Autoridade Portuária, o diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), Fernando César Parente.

Segundo Parente, estão em fase embrionária as conversas para a instalação de um pátio para contêineres reefer em uma área de 37 metros quadrados próxima ao porto. “Existe uma tratava de se avançar na poligonal portuária, com um porto seco com infraestrutura para atender contêineres reefer. Hoje, vemos um avanço com relação à possibilidade de fomentar novos negócios no porto organizado através do PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário), mas também pela procura intensa que estamos tendo com relação a essa demanda”, revelou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

REGIÃO NORTE - CONFLITO DE COMPETÊNCIAS ATRASA DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS

Segundo o presidente da Abani, a Hidrovia do Madeira poderia movimentar mais cargas se vesse uma gestão centralizada e policiamento

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



O painel “O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte” reuniu representantes da Abani, Antaq e Fenop

O TÉCNICO DE REGULAÇÃO DA ANTAQ EM RONDÔNIA, DERIVALDO GOMES JUNIOR, SUGERIU A FORMAÇÃO DE UMA FORÇA-TAREFA ENTRE OS ÓRGÃOS ENVOLVIDOS E O CONGRESSO NACIONAL COMO SOLUÇÃO PARA O FIM DO CONFLITO DE COMPETÊNCIAS

O conflito de competências entre órgãos federais de regulação foi apontado como um dos principais entraves ao desenvolvimento de hidrovias na região do Arco Amazônico, especialmente a do Rio Madeira, uma das principais vias de transporte aquaviário da região. O debate ocorreu no painel “O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte”, do Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na manhã de ontem, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Markeng de Eventos nos dias 12 e 13, respectivamente segunda e terça-feira. O encontro foi aberto presencialmente a conselheiros, patrocinadores, autoridades e convidados, e a programação, que foi transmitida em tempo real e gratuitamente pelo portal BE News, está disponível no canal do Brasil Export, no Youtube.

O fio condutor da discussão foi a Hidrovia do Madeira — os problemas e os desafios da via por onde são escoados soja e milho produzidos no Mato Grosso e em Rondônia, e de insumos como combustíveis e fertilizantes, bem como alimentos e produtos produzidos na Zona Franca que partem de Manaus com destino a Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC). Em 2021, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), mais de 9 milhões de toneladas de produtos foram movimentadas pela Hidrovia do Madeira.

“O Madeira é um monstro. São mil quilômetros de desafios”, afirmou o presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), Dodó Carvalho. Para ele, a falta de uma gestão centralizada atrasa o desenvolvimento da via e im pede soluções para problemas urgentes como a falta de segurança, por exemplo. “Falta um ‘dono’ do Madeira. Quem é o ‘dono’? É o Governo Federal? Os governos do Amazonas e do Pará? O Dnit? Enquanto não criarmos uma figura que responda pelo Madeira, não teremos uma hidrovia”, ressaltou. “O Rio Madeira precisa urgentemente de um ordenamento para que todos possam desenvolver a sua atividade e ele possa continuar atendendo a todos”, disse ele.

“Na navegação, uma hora a gente está falando com a Marinha, com a Aneel, com a ANA, com a Receita. Qual é o valor da navegação? Tornar o produto dos produtores do Mato Grosso e do interior de Rondônia mais competitivo”, criticou Dodó ressaltando a importância da Hidrovia Madeira para a economia da Região Norte.

Já o técnico de Regulação da Antaq em Rondônia, Derivaldo Gomes Junior, sugeriu a formação de uma força-tarefa entre os órgãos envolvidos e o Congresso Nacional como solução para o fim do conflito de competências.

“Enquanto determinadas competências estiverem sob a alçada da Marinha do Brasil, não vai acontecer nada. Em relação à Antaq, que é uma agência estruturada, as demandas precisam vir do setor”, disse o conselheiro nacional do Brasil Export e ex-diretor-geral da Antaq, Adalberto Tokarski.

O presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, lembrou da proposta de alteração legal enviada ao Ministério da Infraestrutura há dois anos por uma coalização empresarial portuária. “Em uma das propostas está escrito que quando houver conflito de competências sobre sistema hidroviário e portuário deve prevalecer o posicionamento da Antaq”, comentou. O grupo ainda aguarda resposta do Governo.

Sobre a questão da segurança, o presidente da Abani disse que a solução é destacar policiamento para o Rio Madeira. Dodó disse que há empresas recusando a rota por receio de roubo de cargas. “Não querem ir para o fluvial com medo da pirataria. Não tem coisa pior do que a insegurança, do que perder a credibilidade do modal”, finalizou

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

REGIÃO NORTE – GNL E MINERAÇÃO PODEM ALAVANCAR INVESTIMENTOS NO NORTE

Para especialistas, atividades são, junto ao agronegócio, atrativos de novos acordos para as cidades locais

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O GNL e a mineração foram debatidos no painel “Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte”

A EXPLORAÇÃO DE GNL É CONSIDERADA UMA GRANDE APOSTA POR AUTORIDADES DA REGIÃO, E JÁ TROUXE UM INVESTIMENTO DE 1,6 BILHÃO EM LEILÃO DE ÁREA NO PORTO DE VILA DO CONDE

A exploração de Gás Natural Liquefeito (GNL) e a mineração podem ser as atividades responsáveis por trazer esperados investimentos em melhorias nos setores logísticos e de infraestrutura da região Norte do Brasil, segundo autoridades que participaram do painel “Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte”, exposto ontem durante o Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho. O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado pela Una Marketing de Eventos.

A operação com o GNL é considerada uma grande aposta em relação à atração de novos investimentos na visão de Eduardo Bezerra, presidente da Companhia Docas do Pará. Para exemplificar, ele citou a chegada dessa operação no Porto de Vila do Conde, em Barcarena, no Pará, após leilão de uma área, em 2020, vencido pelo consórcio liderado pela Centrais Elétricas Barcarena SA (Celba), em um investimento de R\$ 1,6 bilhão.

“Estamos agora na fase de construção da acostagem, com previsão de que a operação inicie no primeiro semestre do ano que vem. É uma oportunidade que abre espaço para a indústria e para toda uma cadeia de produção. Então, para mim, o GNL é a carga ‘nova’ do momento para o Norte do País”, disse Bezerra.

Além de ser mais uma alternativa de energia à região do Porto de Vila do Conde, o gás natural abastecerá outras cidades do Pará e estados próximos, como Amapá e Maranhão. A sociedade também se beneficiará da nova operação que, segundo Eduardo, será interligada à Companhia de Gás do Pará.

“A chegada do GNL num posto de gasolina oferece à sociedade uma nova fonte de energia, mais limpa, mais segura que o gás butano”, explicou o presidente da Companhia Docas.

Já Avenilson Trindade, secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico de Rondônia (Sedec), destacou o potencial da mineração de Rondônia, informando que o Estado tem as maiores jazidas de calcário e estanho do mundo.

Segundo o secretário, só o agronegócio – atividade de maior movimentação na região – não conseguiria criar demanda suficiente para novos investimentos, como a construção de ferrovias.

“Se nós conseguirmos impulsionar a mineração teremos essa demanda, porque o agro, mesmo crescendo a um percentual grande – só a área de grãos em Porto Velho cresceu 32% nos últimos dois anos – não consegue viabilizar um investimento ferroviário sozinho. É preciso diversificar as cargas para que isso aconteça”, analisou Trindade.

Avenilson afirmou ainda que a região Norte precisa diversificar a composição dos produtos que exporta. “Só a carne bovina congelada e a soja representam 85% do conjunto de cargas que o Estado embarca. Então é prudente que diversifiquemos mais esse conjunto de produtos”, alertou.

De acordo com ele, o governo do Estado tem trabalhado na atração de investimentos para acelerar a diversificação de cargas, entre eles citou o anúncio, em março deste ano, da instalação da mineradora canadense Canadá Rare Earth Corporation (Crec), na cidade de Ariquemes.

O investimento é de R\$1,5 bilhão, com expectativa de geração de 300 empregos diretos e mais 4,5 mil indiretos. Segundo o Governo do Estado, com a implantação, Rondônia será o primeiro Estado da América Latina com indústria de terras raras, que são substâncias químicas usadas na indústria para a produção de diversos itens como eletrônicos, lasers e cabos de fibras ópticas.

O secretário afirmou ainda que a Eneva, empresa do setor de energia, também tem realizado estudos para instalar uma filial no Estado. De acordo com ele, a viabilidade ou não do novo negócio será anunciada no ano que vem e, a partir disso, qual o valor que será investido.

“É mais um indicador positivo de novas operações na região Norte, do nosso potencial de crescimento e que es- mula o movimento de variação de produtos que a gente precisa”, disse Avenilson.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/09/2022

REGIÃO NORTE - INSTITUTO PRATICAGEM DO BRASIL COBRA CELERIDADE DO PODER PÚBLICO

CEO Jacqueline Wendpap acredita que o Estado precisa se modernizar para atender demanda atual dos segmentos logísticos

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Jacqueline Wendpap foi uma das participantes do último painel do Norte Export, que discutiu o “Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico”

PARA JACQUELINE, A REGIÃO NORTE SOFRE MAIS COM A MOROSIDADE DOS PROCESSOS PORQUE, AO DEPENDER DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL, OPERA COM CARACTERÍSTICAS DIFERENTES E CONTABILIZA NECESSIDADES URGENTES DE INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

O maior desafio para atrair investimentos em novos negócios portuários no Brasil, especialmente na região Norte, são as barreiras regulatórias impostas pelo poder público, acredita Jacqueline

Wendpap, CEO do Instituto Praticagem do Brasil. Para ela, o Estado não conseguiu acompanhar a demanda crescente dos últimos 20 anos, nem o desenvolvimento alcançado pelas empresas privadas que atuam no setor. “O Estado tem o seu papel regulatório, mas precisa ser mais célere”, pontua.

Ainda em sua visão, a região Norte do país sofre mais com a morosidade dos processos porque, ao depender da navegação fluvial, opera com características diferentes e contabiliza necessidades urgentes de investimentos em infraestrutura.

“Falta modernizar os processos do Estado para atender o cenário atual. Nisso, o Estado Brasileiro vira um sócio dos empreendimentos, um custo a mais. A autonomia da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) também diminuiu muito e quando processos que poderiam ser resolvidos pela Autoridade Portuária precisam, necessariamente, ser encaminhados para Brasília, aí trava mesmo”, analisa Wendpap.

Para a CEO, o melhor caminho para o desenvolvimento econômico do País seria “deixar as atividades privadas seguirem e implementar uma regulação somente quando for necessário”.

Ela foi uma das participantes do último painel de ontem, que discutiu o “Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico”, dentro da programação do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, sediado pela Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho. O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado pela Una Markeng de Eventos.

Além dela, estiveram presentes Marcello Di Gregorio, Diretor da Super Terminais; Renato Freitas, Superintendente da Transglobal e Guilherme Sales dos Anjos, prático da Praticagem dos Rios da Amazônia Ocidental (Proa).

Ainda em relação às dificuldades encontradas nas operações da região, o prático Guilherme citou as alterações “silenciosas” que ocorrem no leito dos rios amazônicos e que precisariam de sistemas tecnológicos mais ágeis para detectá-las.

De acordo com ele, após a sondagem, a publicação da carta náutica pode demorar até dois anos, “ou seja, a leitura do rio já não é a mesma”, explica. Para agilizar este po de levantamento, Sales disse que foi criado um Centro de Hidrografia em Manaus, “mas a publicação ainda leva seis meses, não atende a necessidade e é uma dificuldade que a gente não consegue destravar”, pontuou.

Contudo, Guilherme garantiu que a praticagem está acompanhando o progresso da região Norte em termos de investimentos e novas oportunidades, o que leva o órgão a aperfeiçoar os métodos de navegação.

Ele explicou que a PROA adquiriu lanchas novas e mais rápidas e tem trabalhado também em um projeto de navegação de navios mercantes via Rio Madeira, através de um estudo de batimetria e informações da carta náutica do leito.

“A demanda para navios graneleiros e containeros é crescente e vimos que é possível transitar com embarcações maiores porque, na cheia do rio, passam por ali comboios com 25 balsas, o que dá 340 metros de comprimento por 55 metros de boca. O Rio Madeira consegue ter uma amplitude de 14 metros, o que permite entrar com um navio de 12,5m. Então é possível a navegação de navios mercantes de grande porte na região, porém em um período determinado, que é o período da cheia”, garante o prático.

Renato, superintendente da Transglobal, também vê o desenvolvimento da região Norte com olhos otimistas. “É a região do país que mais vai crescer em relação à logística nos próximos anos”, afirmou, lembrando os dados do anuário da Antaq, que mostraram que o Arco Norte ultrapassou

os portos das outras regiões em movimentação de milho e soja, sendo o responsável por 51% desse po de operação.

“Estamos crescendo na movimentação das importações de fertilizantes também, o que pode fazer da região Norte um novo caminho logístico para receber adubos”, frisou.

SUPER TERMINAIS

Marcello Di Gregorio, diretor da Super Terminais, empreendimento instalado no Porto de Manaus, destacou investimentos feitos pela empresa na ordem de R\$ 260 milhões em compra de equipamentos, obras de ampliação e sistemas de informação.

Inclusive, o terminal recebe hoje três novos guindastes elétricos panamax e um terminal tractor, o que aumentará a capacidade operacional da companhia em 25%.

Porém, os equipamentos - adquiridos via Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) - só podem entrar em efetiva operação após a liberação da Receita Federal, o que ainda não aconteceu. “Nosso cronograma original contava com o início da operação desses equipamentos até dezembro, mas com esse atraso, isso só deve ocorrer entre fevereiro e março do ano que vem. De qualquer forma, o Super Terminais vai começar 2023 com nova capacidade operacional”, comemora Marcello.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

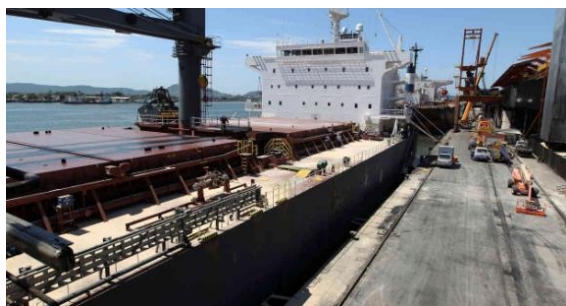
Data: 14/09/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE SANTOS RECEBE MAIOR CARGA DE FERTILIZANTES EM UM ÚNICO NAVIO, DIZ WILSON SONS

Informações: Money Times (14 de setembro de 2022)



Com 229 metros de comprimento, o MV Red Marlin saiu no dia 12 de julho da cidade de Huanghua, na China, com 82,5 mil toneladas (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

O maior navio com fertilizantes a atracar no Porto de Santos tinha previsão de finalizar as operações e zarpar no final da tarde desta terça-feira, informou a Wilson Sons, que prestou serviços de agenciamento

da embarcação.

Com 229 metros de comprimento, o MV Red Marlin saiu no dia 12 de julho da cidade de Huanghua, na China, com 82,5 mil toneladas de sulfato de amônia, chegando ao litoral paulista no dia 27 de agosto.

Após o desembarque no porto, a carga deve seguir por ferrovia até a região Centro-Oeste, maior produtora de soja e milho do Brasil, que depende desses insumos importados.

O afretador da embarcação, disse a Wilson Sons em nota, é a Allied Harvest, representada pela AgriLaf no Brasil.

Após incertezas no cenário internacional e as questões logísticas relacionadas ao conflito entre Rússia e Ucrânia, a Wilson Sons disse que tem registrado aumento do volume de movimentação de fertilizantes nos portos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/09/2022

ESPECIALISTAS DEBATEM RELAÇÕES DE TRABALHO NO PORTO EM PAINEL DO CONGRESSO DA ABDM

Informações: Santa Portal (14 de setembro de 2022)



Foto por: Arquivo/Diego Baravelli

O V Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM, que acontece nesta semana, terá um painel com o tema “Relações de Trabalho no Segmento Portuário”, trazendo as principais autoridades para debater o assunto.

O evento acontece nesta quinta (15) e sexta-feira (16), e promete trazer para o debate assuntos de importância nacional, com convidados de alto nível em cada painel. A programação completa já está disponível. A iniciativa é promovida pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e tem organização do Complexo Educacional Santa Cecília e Sistema Santa Cecília de Comunicação.

O painel será presidido por Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e terá moderação de Rafael Pedrosa, coordenador de Pós-Graduação em Direito Marítimo e Portuário da Universidade Santa Cecília.

Os expositores serão o Desembargador Celso Peel (TRT-2), o Ministro Alexandre Luiz Ramos (TST) e o Ministro Douglas Alencar Rodrigues (TST).

Expositores

Em entrevista ao Santa Portal, o Desembargador Celso Peel adiantou que irá tratar da prevalência do negociado sobre o legislado e os reflexos do Tema de Repercussão Geral 1046 nas relações de trabalho portuário, que reconheceu a constitucionalidade das normas coletivas que reduzem ou eliminam direitos trabalhistas, por meio da negociação coletiva de trabalho entre os sindicatos profissionais e os empregadores ou entidade sindicais patronais.

“A negociação coletiva é o mecanismo pelo qual os trabalhadores e empregadores contribuem na definição das regras que regerão a relação de trabalho, transferindo para os próprios atores sociais o protagonismo na produção de normas jurídicas, traduzindo-se no procedimento mais legítimo de pacificação social. Pela negociação coletiva, todos os pontos de conflitos entre os trabalhadores e operadores portuários, hoje existentes, poderão ser solucionados pelos próprios interessados, como a multifuncionalidade, exclusividade, remuneração, ternos, funções, etc”, explica.

Para o desembargador, o Congresso tem função importante já que o Porto de Santos é um dos maiores responsáveis pelo comércio exterior brasileiro. “Considerando que 95% do comércio exterior brasileiro passa pelo Porto, representando aproximadamente 15% do PIB Brasileiro, com geração de mais de 120 mil empregos diretos e indiretos, o Congresso ao discutir em seus painéis todos os temas sensíveis relacionados à atividade portuária, com difusão de conhecimento e indicação das melhores práticas, contribui para que as decisões sejam tomadas em benefício da atividade econômica e manutenção dos empregos, com geração de renda e desenvolvimento do país”.

Ele destaca também a participação da Universidade Santa Cecília. “A participação da Universidade Santa Cecília traduz o seu pioneirismo na difusão de conhecimento na área portuária e marítima, não só na região da Baixada Santista mas de todo o Brasil, trazendo a posição da academia em temas de importância para o setor portuário nacional”.

Celso Peel é Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região/São Paulo, Especialista em Direito Constitucional, Mestre e Doutorando em Direito, Coordenador e Professor da Pós-Graduação em Direito do Trabalho Portuário e Marítimo da Universidade Santa Cecília.

Ministro ressalta pontos principais da discussão

O Ministro Alexandre Luiz Ramos também ressaltou os principais aspectos que serão tratados no painel. “O tema que será tratado é o adicional de riscos no setor portuário, a partir da decisão do STF no Tema 222 da repercussão geral, em junho de 2020, alterando a jurisprudência de uma década do TST e reabrindo a discussão da possibilidade de pagamento ao trabalhador portuário avulso do referido adicional.”

“A tese fixada permite duas interpretações. Uma mais aderente com os próprios termos da tese de que tal pagamento exige dois requisitos, quais sejam, a existência de um trabalhador com vínculo permanente recebendo o adicional de riscos e o trabalho de ambos – permanente e avulso – nas mesmas condições de trabalho. Este tem sido o entendimento da maioria das Turmas do TST. Contudo, uma das Turmas do TST tem adotado compreensão de que a tese do STF permite o pagamento automático do adicional de risco aos avulsos. A matéria está para discussão da SbDI-1 do TST, que é a seção especializada em resolver as divergências entre as jurisprudências das Turmas do próprio TST. Daí a importância do tema que apresentarei no Congresso, pois o entendimento que vier a ser firmado pelo TST pode gerar um passivo trabalhista extraordinário”, completa.

Alexandre Luiz Ramos formou-se em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina, em 1992. Em 1993, passou no concurso público para juiz substituto da 12ª Região da Justiça do Trabalho (Santa Catarina). Em 1998, foi promovido a Juiz Presidente da então Junta de Conciliação e Julgamento de Xanxerê. Como Juiz Titular também atuou nas comarcas de Chapecó, Araranguá, Imbituba, Itajaí, São José e Florianópolis. Em 12 de dezembro de 2016, tomou posse como desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de Santa Catarina, onde já atuava por convocações intermitentes desde 2007.

Como gestor estratégico e de metas do TRT-SC, coordenou o Comitê Gestor Estratégico Nacional da Justiça do Trabalho, com assento também no Comitê sobre o mesmo tema no Conselho Nacional de Justiça, conforme Ato CSJT.GP.SG nº 298, de 21 de outubro de 2014 até março de 2016.

Tomou posse no cargo de Ministro do Tribunal Superior do Trabalho em 04 de abril de 2018, em vaga destinada à magistratura de carreira, decorrente da aposentadoria do Ministro João Oreste Dalazen. Integra o Órgão Especial, a Subseção I da Seção Especializada em Dissídios Individuais (SbDI I) e a Quarta Turma.

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

Data: 14/09/2022

MUDANÇA NA POLIGONAL DO PORTO DE PARANAGUÁ É SUSPENSA

Informações: JB Litoral (14 de setembro de 2022)



(foto: Divulgação/Portos do Paraná)

O Ministério da Infraestrutura propôs uma mudança na área da poligonal do porto organizado de Paranaguá, mas o processo foi interrompido para ajustes. A proposta de alteração pegou de surpresa o setor portuário da cidade. Poligonal é o mapa que delimita a atuação pública do porto e, pela proposta, que chegou a ser apresentada, algumas áreas que hoje são privadas ou que não estão sob a responsabilidade da empresa pública Portos do Paraná passariam a ser da

poligonal, inclusive, inviabilizando alguns projetos particulares, como o Porto Guará e Novo Porto, na região do Embocuí, no porto de Pontal do Paraná.

A reportagem do JB Litoral conversou sobre o assunto com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia. Ele comentou que a proposta de alteração partiu da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que está fazendo a modelagem para a concessão do canal de acesso de Paranaguá. O desenho sugerido pela EPL aumentava a poligonal na linha d'água, ou seja, sem influência em terra. Mas, com a mudança, praticamente toda a faixa do canal estaria dentro do porto. Do ponto de vista da licitação, isso poderia ser mais interessante por aumentar a área de atuação e, consequentemente, de cobranças para a futura concessionária.

Pelo desenho proposto, por exemplo, a poligonal na baía deixava de ser entre a Galheta a Ilha do Mel, como é hoje, para pegar toda a faixa marítima de Pontal até a Ilha do Mel. Além disso, a poligonal passaria a chegar até a margem dos terrenos. Se a proposta fosse adiante – o que dificilmente deve acontecer, como será detalhado abaixo – terminais de uso privado (TUPs) já liberados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) precisariam de nova autorização ou ficariam impossibilitados de construir píer e usar área de manobra de navios.



Mario Povia: mudança na poligonal foi sugerida pela EPL para tornar mais atrativa a licitação do canal de acesso. Foto: Agência Brasil

Pela legislação atual, basta uma canetada, ou seja, uma decisão do ministro da Infraestrutura – atualmente Marcelo Sampaio – para mudar a poligonal de um porto. Aconteceu recentemente em Santos, que teve a área terrestre ampliada para ficar mais atrativo para investidores no processo de desestatização (privatização). A mudança está sendo contestada e há

perspectivas de que vá parar na Justiça.

No caso de Paranaguá, uma consulta pública online, para coleta de contribuições, foi aberta no dia 26 de agosto e ficaria disponível pelo prazo de uma semana, mas foi suspensa na metade do tempo e deve ser reaberta em breve. Povia contou que o pedido de interrupção partiu da empresa pública Portos do Paraná, que solicitou alterações no desenho. “Nós somos bons de conversa. Sempre estamos abertos a negociações”, disse o secretário.

O diretor presidente da empresa pública Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia da Silva, confirmou o pedido de suspensão para ajustes. Ele comentou que a equipe percebeu que a expansão proposta pela EPL causaria interferência em projetos privados, além de representar custos adicionais em algumas áreas – por exemplo, com a necessidade de dragar até a margem, na região de berços, de TUPs. Por todos esses motivos e pelo entendimento com o ministério, Garcia da Silva acredita que um novo desenho será apresentado em breve, para consulta pública, sem causar impacto em projetos da iniciativa privada.

Outras alterações na poligonal foram solicitadas pela Portos do Paraná, na linha terrestre, e estavam incluídas na mesma consulta pública. Segundo o diretor-presidente, foram pedidas as exclusões de pequenas pontas de oito terrenos privados, com comprovação de documentos, que estavam irregularmente dentro da área do porto. Ele comenta que a mudança atual proposta na poligonal é bem mais sutil do que a realizada em 2014, que era estruturante e demandou discussão com a comunidade, como audiências públicas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/09/2022

FERTILIZANTES ESPECIAIS APRESENTAM CRESCIMENTO RECORDE DE 64,96%, EM 2021

Informações: Notícias agrícolas (14 de setembro de 2022)

O mercado de fertilizantes especiais no Brasil em 2021 registrou um crescimento recorde de 64,96%, com o total de R\$ 16,6 bilhões em vendas, de acordo com a Associação Brasileira de Tecnologia em Nutrição Vegetal (Abisolo). Os indicadores compõem a nona edição do Anuário Brasileiro de Tecnologia em Nutrição Vegetal 2022, publicado pela entidade.

Em 2021, os resultados foram impulsionados pelo aumento da percepção de valor dos produtos da indústria pelos agricultores e da conscientização sobre a importância da recuperação dos solos, visando a maior eficiência dos processos nutricionais e da produtividade.

De acordo com a Abisolo, a alta no faturamento do setor se deu em todas as categorias de fertilizantes especiais, sendo que a maior variação foi identificada em fertilizantes orgânicos, com alta de 130,8%, seguidos pelos organominerais, com alta de 68,3%, e pelos minerais especiais, com crescimento de 57,9%. “Os fertilizantes especiais já se provaram alternativa tecnológica efetiva para a busca do aumento da eficiência dos processos nutricionais e para o aumento da produtividade, além de serem alternativa extremamente competitiva, reduzindo a dependência da importação de fertilizantes”, enfatiza o presidente executivo da Abisolo, Clorivaldo Roberto Levrero.

O presidente da entidade destaca que os investimentos em Pesquisa & Desenvolvimento (P&D) contribuíram para os resultados da indústria de fertilizantes especiais, agregando valor aos produtos. Em média, nos últimos sete anos, foram investidos 3,7% do faturamento – o investimento em 2021 foi de R\$ 440 Milhões.

Na análise do faturamento dos produtos, considerando o modo de aplicação, a Abisolo aponta que os fertilizantes para aplicação via solo tiveram os resultados mais expressivos no faturamento, com alta de 150%, em 2021. O resultado consolidado foi de R\$ 4,705 bilhões, contra R\$ 1,881 bilhões em 2020. Ainda em 2021, os fertilizantes para aplicação via fertirrigação e hidroponia acumularam alta de 79,7%, registrando um faturamento de R\$ 1,267 bilhões, que no ano anterior foi de R\$ 555 milhões. Os demais modos de aplicação, via folha e via sementes também acumularam altas no faturamento, sendo 42,2% e 34,9%, respectivamente, com resultados de R\$ 9,77 bilhões e R\$ 0,911 bilhões.

No desempenho das vendas por estado, Minas Gerais, Goiás, Bahia, Espírito Santo, Pará e Tocantins tiveram a sua participação percentual ampliada em 2021, enquanto São Paulo, Mato Grosso, Paraná, Rio Grande Do Sul e Mato Grosso do Sul tiveram menor representatividade percentual no total das vendas.

Parte importante do sucesso das indústrias de fertilizantes especiais se deve à competência para acessar o mercado, levando soluções customizadas, que contribuem efetivamente para a melhoria da performance da produção e para consolidar parcerias estratégicas na distribuição dos seus produtos, assegurando uma entrega técnica e pontual para os consumidores. Em 2021, as vendas de insumos foram o destino de 50,4% do faturamento da indústria de fertilizantes especiais e as cooperativas, 16,1%.

Em relação à expectativa do setor para 2022, mesmo considerando a possibilidade de impactos negativos sobre a economia, advindos de questões internas ou geopolíticas, a indústria de fertilizantes especiais espera um crescimento de 34% no faturamento, se comparado a 2021, especialmente levando em conta a expansão da adoção dos seus produtos pelos agricultores.

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

Data: 14/09/2022

RECEITA DA INDÚSTRIA DE SOJA DO BRASIL COM EXPORTAÇÕES JÁ SUPERA 2021, DIZ ABIOVE

Informações: Money Times (14 de setembro de 2022)



O preço médio do óleo de soja exportado pelo Brasil foi estimado em 1.600 dólares a tonelada neste ano, versus 1.222 dólares/tonelada em 2021 (Imagem: Pixabay/glarcombe)

A receita com as exportações de soja, farelo e óleo de soja do Brasil somou 48,8 bilhões de dólares de janeiro a agosto, já superando o total de todo ano de 2021, com preços mais elevados dos produtos e uma disparada nos volumes de derivados

exportados, apontou nesta quarta-feira a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove).

No ano de 2021, as exportações do complexo soja (grão, farelo e óleo) do Brasil somaram cerca de 48 bilhões de dólares.

Para o ano de 2022, o principal setor exportador do Brasil deve aumentar em 10 bilhões de dólares as receitas com as vendas externas ante 2021, para uma máxima histórica de cerca de 58 bilhões de dólares, segundo previsão da Abiove que foi mantida ante a expectativa de agosto.

A alta nas cotações da soja, do farelo e do óleo está mais do que compensando uma redução no volume das exportações do grão, que por sua vez foram afetadas por uma quebra da safra brasileira e também menor demanda da China, principal importador global da oleaginosa.

Os preços internacionais subiram após uma frustração de safra do Brasil, maior produtor e exportador de soja, e outros fatores, como restrições para embarques de óleo de palma na Indonésia e de óleo de girassol, na Ucrânia.

O preço médio do óleo de soja exportado pelo Brasil foi estimado em 1.600 dólares a tonelada neste ano, versus 1.222 dólares/tonelada em 2021, enquanto os valores do grão e do farelo também deverão crescer neste ano.

Revisão em projeções

Após uma reavaliação nos números da última colheita brasileira de soja, a associação da indústria Abiove elevou ligeiramente nesta quarta-feira suas projeções para as exportações e processamento da oleaginosa no Brasil.

A safra do Brasil, já encerrada há alguns meses foi estimada em 126,9 milhões de toneladas, apenas 300 mil toneladas acima da previsão de agosto.

Ainda assim, ficará distante do recorde de 138,8 milhões de toneladas da temporada passada.

As exportações brasileiras de soja também devem ficar 200 mil toneladas acima do previsto no mês passado, sendo agora estimadas em 77 milhões de toneladas, contra históricas 86,1 milhões em 2021, quando a grande safra permitiu maiores embarques.

De outro lado, após boas margens de processamento mais cedo neste ano, a indústria vai processar um recorde de 48,9 milhões de toneladas, 0,6% acima da projeção de agosto, versus 47,78 milhões em 2021.

O impulso mais recente no processamento veio de maior demanda por farelo de soja na exportação, que deverá somar 18,7 milhões de toneladas neste ano –alta anual de 1,5 milhão de toneladas–,

enquanto a previsão de embarques de óleo para o exterior foi mantida em 2,15 milhões de toneladas, o maior patamar desde 2008, com impulso de compras da Índia.

Entre janeiro e agosto deste ano, as exportações da soja em grão do Brasil alcançaram 66,6 milhões de toneladas (-8,3%), enquanto as exportações de farelo tiveram crescimento de 21,7% em volume na comparação anual, para 14,1 milhões de toneladas.

Já para o óleo de soja, o incremento foi de 62,7%, chegando a 1,7 milhão de toneladas.

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

Data: 14/09/2022

O PORTO DE XANGAI SUSPENDE SUAS OPERAÇÕES DEVIDO A UM NOVO TUFÃO

Informações: Mundo Marítimo (14 de setembro de 2022)



Imagem: Mundo Marítimo

O maior porto de contêineres da Ásia está se preparando para sua segunda grande tempestade este mês, com os portos de Xangai e Ningbo devendo interromper as operações à medida que o tufão Muifa se aproxima, informou a Bloomberg.

É provável que o tufão chegue à terra na noite de quarta-feira, 14 de setembro, entre Ningbo e a cidade de Zhoushan, na província de Zhejiang, elevando o nível de resposta de emergência à tempestade, informou a emissora estatal CCTV.

Muifa está atualmente a nordeste de Taiwan, com ventos de 167 quilômetros por hora e rajadas de até 127 milhas por hora, de acordo com o Joint Typhoon Warning Center dos EUA. O tufão segue de perto o Super Tufão Hinnamnor, que varreu a costa na semana passada, fechando temporariamente o principal porto de contêineres de Xangai, Yangshan.

Yangshan e outros terminais de contêineres começarão a interromper algumas operações na noite de terça-feira, 13 de setembro, com todas as instalações fechando no dia seguinte, quarta-feira de manhã, de acordo com um comunicado do Porto de Xangai. O Terminal de Contêineres Meishan em Ningbo fechará à meia-noite de terça-feira.

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

Data: 14/09/2022

EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA UCRÂNIA ACELERAM EM SETEMBRO APÓS ACORDO DE GRÃOS, DIZ MINISTÉRIO

Informações: Money Times (14 de setembro de 2022)

O ritmo das exportações de grãos da Ucrânia aumentou até agora em setembro, mas os volumes ainda estão bem abaixo dos níveis da temporada passada, mostraram dados do Ministério da Agricultura ucraniano nesta quarta-feira.

As exportações de grãos da Ucrânia caíram desde o início da guerra porque seus portos do Mar Negro, uma importante rota para embarques, foram fechados, elevando os preços globais dos alimentos e provocando temores de escassez na África e no Oriente Médio.

Três portos do Mar Negro foram desbloqueados no final de julho sob um acordo entre Moscou e Kiev que foi intermediado pelas Nações Unidas e a Turquia.

Os dados do ministério mostraram que a Ucrânia exportou 1,5 milhão de toneladas de grãos nos primeiros 13 dias de setembro, 34% menos que as 2,3 milhões de toneladas exportadas no mesmo período do ano passado.

Os embarques foram 40% menores na primeira semana de setembro.

O ministério não deu razão para o aumento, mas analistas dizem que os portos marítimos reabertos ajudaram a impulsionar os embarques da Ucrânia.

O Ministério da Infraestrutura da Ucrânia disse na quarta-feira que 134 navios de carga com 3,1 milhões de toneladas de vários produtos agrícolas a bordo deixaram os portos ucranianos sob o acordo de grãos.

Os dados do Ministério da Agricultura mostraram que as exportações de grãos da Ucrânia totalizaram 5,8 milhões de toneladas até agora na temporada 2022/23 julho-junho, contra 10,9 milhões de toneladas no mesmo período de 2021/22.

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

Data: 14/09/2022

PORTO DE SETÚBAL REFORÇA APOSTA NA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Informações: Portos de Portugal (14 de setembro de 2022)



Imagem: Portos de Portugal

O Porto de Setúbal, no seguimento da sua estratégia de inovação e aposta em novas tecnologias, implementou recentemente uma aplicação de apoio à gestão portuária que vai permitir gerir de forma mais eficiente e com maior segurança a movimentação de navios.

No seguimento do trabalho que tem vindo a ser feito na recolha, tratamento e disponibilização de informação de apoio à gestão e decisão através de ferramentas de Business Intelligence disponibilizadas aos vários serviços do porto de Setúbal, foi agora possível incluir informações recolhidas do sistema de informação geográfica que, aliadas às informações da JUL – Janela Única Logística e à informação AIS dos navios, constituem uma plataforma de dados de gestão que permite ao serviço de Planeamento e Controlo Portuário da Direção de Pilotagem do Porto de Setúbal analisar mais rapidamente as informações que necessita para o exercício das suas funções.

A implementação deste sistema reveste-se de grande importância para o Porto de Setúbal que passou a contar com uma ferramenta adicional que permite uma utilização remota agilizando a tomada de decisões, e beneficia toda a Comunidade Portuária com a melhoria dos serviços prestados por este porto.

A concretização deste projeto vem no seguimento da desmaterialização processual que o Porto de Setúbal tem vindo a desenvolver, estando previsto no futuro a aplicação deste tipo de tecnologias noutras áreas de atuação, nomeadamente no apoio à gestão dos terminais portuários.

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

Data: 14/09/2022



CNN BRASIL

PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENCAMINHADO AO PPI

Passo seguinte, informa o Ministério da Infraestrutura, é o envio da proposta para análise do Tribunal de Contas da União



Documentação prevê um contrato estipulado em 35 anos, com possibilidade de ser prorrogado por mais cinco – Foto: REUTERS/Carla Carniel

O Ministério da Infraestrutura informou nesta terça-feira, 13, que o projeto de desestatização do Porto de Santos será encaminhado pela pasta para referendo do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O passo seguinte, de acordo com o Ministério, é o envio da proposta para análise do Tribunal de Contas da

União (TCU).

O modelo foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antaq) na segunda-feira (12). A documentação prevê um contrato estipulado em 35 anos, com possibilidade de ser prorrogado por mais cinco.

O porto será leilado com o critério de maior valor de outorga, estipulado pela Antaq em R\$ 3,015 bilhões. A modelagem também prevê R\$ 6,3 bilhões em novos investimentos, dos quais R\$ 2,1 bilhões serão destinados à infraestrutura portuária e R\$ 4,2 bilhões para execução do túnel seco que ligará Santos e Guarujá. Como antecipou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado, a responsabilidade pelo projeto do túnel será do concessionário do porto.

Apesar dos valores obrigatórios estarem estimados em R\$ 6,3 bilhões, o governo tem afirmado que a desestatização deverá movimentar um volume de R\$ 18 bilhões.

Fonte: CNN Brasil
Data: 14/09/2022

MODELO DE TRABALHO HÍBRIDO É USADO POR 56% DAS EMPRESAS NO BRASIL, DIZ ESTUDO



Em 2022, apenas 25% das empresas permanecem no modelo presencial, contra 29% no ano passado, mostra a pesquisa – Foto: Bench Accounting/Unsplash

O trabalho híbrido — que permite aos profissionais executarem suas funções tanto de maneira presencial, como remota — é modelo de emprego mais adotado pelos brasileiros, de acordo com um estudo do Google

Workspace, feito em parceria com a consultoria IDC Brasil.

O levantamento divulgado nesta terça-feira (13) mostra que, em 2022, 56% das organizações atuam com o formato híbrido, ante 44% em 2021.

Neste ano, apenas 25% das empresas permanecem no modelo presencial, contra 29% no ano passado, de acordo com o levantamento. Para a pesquisa, a IDC Brasil entrevistou 1.258 colaboradores de grandes empresas brasileiras de diversos setores e tamanhos, entre 22 de abril e 22 de junho.

Também houve alterações entre os grupos que trabalham apenas de maneira presencial ou remota.

No ano passado, 27% dos profissionais trabalhavam apenas de maneira remota. O dado caiu para 19%, de acordo com a edição mais recente do levantamento.

Além disso, em 2021, o modelo apenas presencial era adotado 29% dos trabalhadores. O dado caiu quatro pontos percentuais na pesquisa atualizada.

Fonte: CNN Brasil

Data: 14/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

TEREOS BRASIL COMEÇA A PRODUZIR ENERGIA A PARTIR DO BIOGÁS OBTIDO DE RESÍDUOS DE CANA

Companhia de origem francesa também vai produzir biometano para usar como combustível da frota

Por Joao Sorima Neto — Olímpia, SP



Nova usina de biogás da Tereos Brasil vai produzir biometano para substituir diesel da frota canavieira Divulgação Tereos

Na busca por energias renováveis, o grupo francês Tereos, terceiro maior produtor de açúcar no Brasil, está iniciando a produção de energia através da utilização do biogás. A Tereos Açúcar & Energia Brasil colocou em operação sua primeira usina de biogás no país que utiliza como matéria-prima a vinhaça, resíduo da destilação do etanol. A usina está localizada na unidade de Cruz Alta, em Olímpia, a 420 quilômetros de São Paulo.

A usina vai fornecer energia a pelo menos 80 estabelecimentos comerciais, entre bares e comércio, através de geração compartilhada, neste primeiro momento. Eles já começaram a ser abastecidos neste mês de setembro. Mas o objetivo é produzir nesta usina o biometano para substituir, até 2026, o diesel como combustível da frota de pelo menos 150 caminhões canavieiros.

- Nossa frota pesada é movida a diesel. O investimento em veículos movidos a biometano é alto. Vamos validar essa tecnologia com nossos parceiros e depois dar os próximos passos para substituir o diesel pelo biometano - disse Renato Zanetti, superintendente de Excelência Operacional e Sustentabilidade da companhia.

O investimento na usina foi de R\$ 15 milhões e novas plantas estão previstas. A Tereos Brasil já possui uma usina de biogás menor na unidade de processamento de mandioca e milho, na cidade de Palmital, em São Paulo, com produção de biogás a partir dos resíduos desses produtos.

A nova planta tem capacidade instalada de 1 MW, com potencial de duplicar o volume de energia gerada no médio prazo. A nova usina tem potencial para produzir por ano 3 milhões de metros cúbicos de biogás e 1,5 milhão de metros cúbicos de biometano. A composição do biogás tem entre 50% a 60% de biometano.

Toda a energia produzida no empreendimento já está contratada. A Tereos tem parceria com a Lemon Energia, uma startup que conecta geradores de energia sustentável a pequenas e médias empresas. A economia na conta de luz, na ponta dos consumidores, chegará a 30%.

A Tereos vem buscando soluções de energia sustentável nas sete unidades industriais que possui no noroeste paulista para processamento de cana de açúcar. A energia consumida, por exemplo, é produzida pela biomassa da cana e o excedente é vendido no mercado. Na safra 21/22, a empresa produziu energia suficiente para abastecer uma cidade de 2,4 milhões habitantes.

Focada em economia circular, praticamente 100% da cana de açúcar é aproveitada na Tereos, gerando outros produtos, que ajudam a mitigar a emissão de gases de efeito estufa. A empresa também está explorando o mercado de "financiamentos verdes". Pelo menos R\$ 2 bilhões, cerca de 50% da dívida da companhia, estão ligados a metas sustentáveis.

Este ano, após obter novas certificações internacionais, a empresa vai exportar 25% de sua produção de etanol, ganhando novos mercados como Califórnia, nos Estados Unidos, e Europa. Antes, a exportação desse produto não passava de 10%.

Biogás é nova fronteira de energia

A produção de biogás no Brasil tem potencial para chegar a 120 milhões de metros cúbicos por dia, segundo a Associação Brasileira de Biogás (ABiogás). Mas o Brasil produz atualmente apenas 4 milhões de metros cúbicos por dia.

A expectativa da ABiogás é que até 2030 o país possa atingir a produção de 30 milhões de metros cúbicos por dia, com investimentos privados de R\$ 60 bilhões nesse período, diz Tamar Roitman, gerente executiva da entidade.

- O Brasil tem um potencial enorme na geração de biogás a partir de resíduos que são desperdiçados. Hoje, boa parte dessa matéria-prima é descartada em aterros sanitários em vez de se transformar em energia ou combustível, substituindo o diesel - diz Roitman.

O biogás pode ser produzido a partir de resíduos como palha de milho, cana ou soja. A vinhaça, resíduo da cana de açúcar que será utilizada pela Tereos, também é matéria prima para o biogás. Além disso, dejetos de animais como bovinos e suínos, resíduos agrícolas, além de esgoto sanitário (sólidos e líquidos) também podem se transformar em biogás através do processo de biodigestão anaeróbica.

Segundo a gerente executiva da ABiogás, essa fonte de energia está pronta para ser desbravada, já que o país tem tecnologia, empresas com capacidade de investimento e potencial para ajudar setores a se descarbonizar, dentro da agenda ESG (sigla em inglês para Ambiental, Social e Governança).

- Para o agro, por exemplo, além de aproveitar resíduos descartados, será possível obter a carne descarbonizada, sem emissão de gases de efeito estufa - afirma, Roitman.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/09/2022

GUEDES AFIRMA QUE ECONOMIA BRASILEIRA 'PODE CRESCER' 3% EM 2022

Ministro criticou projeções de analistas de mercado e teto de gastos, e defendeu política fiscal do governo

Por Vitor da Costa — Rio

O ministro da Economia, Paulo Guedes, voltou a criticar estimativas de analistas financeiros, que, segundo ele, erraram previsões sobre o crescimento da economia brasileira neste ano. Ele também fez críticas ao teto de gastos.

- Se não fizer nada daqui até o fim do ano, já cresceu 2,6% (Produto Interno Bruto, PIB). Pode chegar a 3% - afirmou.



Paulo Guedes, ministro da Economia Agência Enquadrar/Infoglobo

As falas ocorreram durante evento organizado pela Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN).

O ministro diferenciou as previsões equivocadas entre erros "bem intencionados", gerados por aspectos técnicos, e o que chamou de "narrativa política".

- Estamos promovendo uma mudança de estrutura na economia. Se você abre o jornal e a mídia, 80% são notícias ruins e 20% são boas. Mas se você olhar os fatos, 80% são bons e 20% são ruins. Existe essa dissonância cognitiva.

No segundo trimestre, o PIB cresceu 1,2%, acima das expectativas do mercado. Analistas relacionam o crescimento com as medidas de estímulo adotadas pelo governo neste ano.

Segundo Guedes, o governo atual promoveu uma mudança em relação a gestões anteriores. Ele destacou os acordos de comércio exterior realizado pelo país no período.

- Foram 30 anos de imposto subindo, nós estamos cortando impostos. Foram 30 anos de economia fechado, estamos abrindo. É um governo diferente do anterior. No primeiro ano, fizemos reforma da Previdência. No segundo ano, erraram a previsão do PIB. Depois falaram que o Brasil iria ficar em depressão, eu disse que iria voltar em V e disseram que seria v de 'virtual', onde estão esses economistas agora? - disse o ministro.

Durante sua fala, Guedes defendeu a política fiscal do governo e as ocasiões em que a regra do teto de gastos, considerada a principal âncora fiscal brasileira, foi desrespeitada.

- O fiscal está forte. Nunca esteve tão forte e veio para ficar. - disse.

Críticas ao teto de gastos

Guedes criticou a forma como o teto de gastos, regra que é considerada a principal âncora fiscal da economia, foi modelado. O teto foi desrespeitado diversas vezes desde o início do governo Jair Bolsonaro.

- Esqueceram de fazer as paredes, que são as reformas, esqueceram de quebrar o piso. Está tudo indexado, vinculado, obrigatório. É fácil botar um teto e sair correndo - afirmou.

Guedes destacou que a alocação de recursos para governadores poderia promover um furo no teto, o que não, na sua visão, não seria correto. O ministro se referia à discussão sobre a cessão onerosa, em 2019.

Na época, o Congresso aprovou a PEC da cessão onerosa, que permitiu que o governo não contabilizasse no teto as transferências para estados e municípios relacionadas à repartição da cessão onerosa do pré-sal.

- O governo total ficou no mesmo tamanho. O federal ficou um pouquinho menor e Estados e municípios um pouco maior e na mídia fala 'furou o teto'. Aí a mídia nem pergunta por que furou o teto. É mais fácil jogar pedra. Quem apedreja é ignorante - questionou Guedes.

Outro furo no teto destacado pelo ministro teria relação com a Lei Kandir, que trata sobre o imposto dos estados e do Distrito Federal em operações relativas à circulação de mercadorias e serviços.

- Há quatro décadas a o governo federal vinha sendo acionado pelos Estados e 30 anos parado (o governo). Chegamos lá, de boa vontade, e 'vamos ajudar Estados e municípios. Quem reclama hoje é débil mental ou está fazendo militância - disse.

Ele criticou o que chamou de centralização do poder, o que seria, na visão dele, prejudicial, à economia.

- Eu cheguei e disse mais Brasil e menos Brasília. Nós vamos descentralizar. O maior perigo para a economia é a centralização de poder.

Relação entre Poderes

Durante sua fala, Guedes também falou sobre a relação entre os Poderes, como o Congresso e Legislativo e destacou que podem existir excessos que descredenciam as entidades.

- Cabe ao Legislativo ir lá e dizer: olha, baixa a bola. O Legislativo tem que tomar a iniciativa. Se não faz nada, Judiciário vai lá e manda prender. Tem ministro do Judiciário que também comete excessos, manda prender, investigar. Está descredenciado o Supremo.

Guedes negou que o governo do presidente Jair Bolsonaro represente uma ameaça à Democracia.

- Nós somos uma grande nação, uma economia robusta. Ah mas estamos sob ameaça, 'seu governo ameaça a democracia', fake news - afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/09/2022

EUROPA VAI TAXAR GERADORAS DE ENERGIA PARA FINANCIAR FAMÍLIAS E EMPRESAS AFETADAS POR AUMENTO DE PREÇOS

Pela proposta, que ainda tem que ser aprovada por todos os países-membros, a UE pretende arrecadar 140 bilhões de euros com novos impostos

Por O Globo, El País — Estrasburgo, França



A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, com a primeira-dama da Ucrânia, Olena Zelenska, no Parlamento Europeu
FREDERICK FLORIN / AFP

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, anunciou nesta quarta-feira as medidas emergenciais que a União Europeia (UE) pretende adotar para enfrentar o aumento dos preços de energia provocado pelo corte no fornecimento de gás russo, em retaliação às sanções impostas pelo bloco a Moscou por causa da invasão da Ucrânia.

Na principal iniciativa, ela disse que a UE planeja arrecadar quase €140 bilhões (R\$ 798 bilhões) com um imposto sobre os lucros excepcionais que empresas geradoras de energia estão obtendo com o aumento de preços, de modo a financiar compensações para famílias e empresas que vêm pagando mais por luz e gás. As iniciativas ainda precisam ser aprovadas por todos os 27 países do bloco em uma cúpula extraordinária marcada para 30 de setembro.

— Nestes tempos, é errado receber lucros recordes extraordinários beneficiando-se da guerra e às custas dos consumidores — disse Von der Leyen em discurso no Parlamento Europeu. — Os lucros devem ser compartilhados e canalizados para quem mais precisa.

Pela proposta da Comissão Europeia, o organismo executivo da UE, o bloco imporá um teto aos valores recebidos pelas empresas de energia que não usam o gás como combustível, e sim fontes nucleares ou renováveis, e elas repassariam aos Estados-membros o "lucro excessivo", isto é, o que recebessem acima desse teto. Isso seria acompanhado de uma "contribuição de crise" para empresas que usam combustíveis fósseis como gás, petróleo e carvão. Ao todo, os impostos cobrados do primeiro grupo de empresas gerariam uma arrecadação de € 117 bilhões (R\$ 666,9 bilhões), e do segundo, € 25 bilhões (R\$ 142,5 bilhões).

Essas medidas seriam temporárias, disse Von der Leyen no discurso, que marcou seu terceiro ano no cargo, enquanto a UE adapta seu modelo para consumir menos eletricidade e garantir sua própria demanda no longo prazo.

Ela anunciou que proporá a criação de um banco público dedicado a financiar a geração de energia a partir do hidrogênio, com investimentos de quase € 3 bilhões (R\$ 15,49 bilhões), além de uma iniciativa para acumular reservas estratégicas para evitar interrupções no fornecimento de matérias-primas cruciais para a indústria, em particular terras raras e lítio.

— Além da crise imediata, devemos pensar no futuro. O modelo atual do mercado de eletricidade não faz mais justiça aos consumidores, que deveriam aproveitar os benefícios das energias renováveis de baixo custo — argumentou, acrescentando: — É necessário desvincular os preços da energia elétrica da influência dominante do gás.

Os ministros europeus de Energia se reunirão no próximo dia 30 para examinar o plano, mas algumas das propostas já dividem os países do bloco por causa de suas diferentes situações energéticas. Países como Alemanha, Itália e Hungria eram mais dependentes do gás russo e estão sofrendo mais com o corte no fornecimento, enquanto outros, como Portugal e Espanha, não tinham essa dependência.

Antes da guerra, o gás russo correspondia a 41% do consumo da UE; agora, o fornecimento chega a apenas 9% das necessidades do combustível. Na semana passada, pela primeira vez o governo de Vladimir Putin relacionou o corte às sanções impostas a Moscou pelo bloco, exigindo a suspensão das punições. Até então, a estatal Gazprom alegava razões técnicas para a redução do fornecimento.

A presidente do bloco europeu teve como convidada especial a primeira-dama ucraniana, Olena Zelenska, e homenageou a resistência dos ucranianos à ofensiva da Rússia. No discurso, Von der Leyen também anunciou que visitaria Kiev, capital da Ucrânia, ainda nesta quarta-feira. Durante a viagem, ela pretende discutir com o presidente Volodymyr Zelensky a continuidade da ajuda europeia à Ucrânia.

— Estou aqui, diante de vocês, com a convicção de que, graças a nossa coragem e nossa solidariedade, (o presidente russo, Vladimir] Putin fracassará e a Europa vencerá — disse a presidente da Comissão Europeia, ressaltando ainda que a solidariedade da Europa com a Ucrânia permanecerá "inabalável" e que as sanções contra a Rússia não serão suspensas. — Quero deixar muito claro que as sanções vieram para ficar. Este é o momento de mostrar determinação, não apaziguamento.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/09/2022

A EUROPA SEM GÁS OLHA PARA O BRASIL

Crises hídricas vividas no país podem ajudar os europeus na formulação de saídas para a escassez do gás provocada pela Rússia

Por Alvaro Gribel



Unidade de processamento de gás do gasoduto Nord Stream em Lubmin, na Alemanha John MacDougall / AFP

Os europeus querem aprender com o Brasil como enfrentar o período de racionamento de energia. É o que conta o consultor Luiz Augusto Barroso, da PSR Consultoria que tem sido chamado para conversas com autoridades da Comissão Europeia. Há várias semelhanças entre as crises hídricas vividas pelo país em 2001 e 2021 e a escassez de gás na Europa provocada pela Rússia. Segundo Barroso, uma das dificuldades dos europeus será a coordenação da crise. Se no Brasil houve centralização de comando pelo governo federal nas conversas com os governadores, por lá, os países têm soberania, ainda que no mesmo bloco econômico.

— O Brasil tem 27 estados, a União Europeia tem 27 países. A coordenação será muito mais difícil e já começamos a ver um clima de salve-se quem puder. Estamos falando de dois, talvez três invernos seguidos com problemas de fornecimento — afirmou.

A estratégia será a mesma: redução de consumo, geração de todos os tipos de energia, incluindo termelétricas a carvão, e manutenção dos reservatórios de gás. A diferença é que por aqui o governo podia torcer pelas chuvas — o que aconteceu em 2021 e evitou o pior cenário — mas faltou em 2001. Por lá, ao contrário, o gás só chegará de navio, transformado em gás natural liquefeito (GNL). E a oferta mundial é limitada.

Além disso, conta Barroso, desde a crise fiscal de 2010, quando Grécia, Portugal, Espanha e Itália entraram na mira dos investidores, há um forte rancor contra os alemães, que não facilitaram o socorro. Agora, acontece o inverso: o epicentro é a Alemanha, a maior economia do bloco e a mais dependente do gás da Rússia.

— O governo da Espanha, por exemplo, disse que não vai racionar energia para permitir o excesso de vida do Alemão. O pior é que a economia da Alemanha é ancorada na benesse do gás barato da Rússia para exportar produtos de alta tecnologia — afirmou.

Do ponto de vista geopolítico, os EUA saem em vantagem. O país virou o maior exportador mundial de GNL e, de janeiro a maio, aumentou em 66% as suas exportações para os europeus. Ou seja, a Europa está trocando a dependência da Rússia pela dependência americana.

O Brasil também pode sair ganhando. Com o aumento dos preços internacionais, o país pode ter uma enorme vantagem comparativa para atrair investimentos externos se conseguir desonerar a sua geração de energia.

— O preço lá fora está alto. E o Brasil hoje tem produção de vários tipos de energia, incluindo o gás. Se fizer o dever de casa, pode entregar energia barata para o consumidor industrial e atrair investimentos — afirmou

A guerra na Ucrânia está mudando rapidamente o mercado mundial de energia. O Brasil precisa acompanhar essas transformações.

Caiu a ficha do mercado

JUROS AMERICANOS



O mercado vinha ignorando os recados do Fed, mas ontem a ficha caiu. As projeções para a inflação americana estavam em -0,1%, mas ela veio em 0,1%, com uma piora nos preços dos serviços. Essa pequena diferença provocou um terremoto nas bolsas: o Nasdaq caiu 5,16%, o S&P 500, 4,32%, e o Dow Jones, 3,94%. No Brasil, o dia foi de queda no Ibovespa e alta do dólar. O gráfico mostra o que aconteceu no mercado de juros dos EUA, que disparou após a divulgação. Os investidores agora esperam forte aumento dos juros na reunião do Fed semana que vem. Quanto maiores os juros nos EUA, maiores os problemas para o PIB mundial.

Juros nos EUA — Foto: Editoria de Arte

O PT e a economia

“Eu sei que a economia só pode funcionar se eu não gastar mais do que recebo”, disse o ex-presidente Lula em entrevista à CNN. “Vamos propor um novo arcabouço fiscal apoiado nos melhores exemplos internacionais, na literatura, no FMI”, disse Guilherme Mello, que representou o PT no debate dos economistas promovido pelo GLOBO e pelo “Valor”. O PT faria bem a si mesmo e ao país se trocasse as frases soltas por um plano econômico coerente e responsável, no papel, que acabasse de vez com as dúvidas sobre a sua condução da economia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/09/2022

ESTADOS QUEREM ALTERAR PORTARIA DE COMPENSAÇÃO POR CORTE DO ICMS EM COMBUSTÍVEIS

Regra editada pelo Ministério da Economia prevê recomposição de perdas apenas no próximo ano. Secretários de Fazenda terão reunião com ministro Gilmar Mendes na sexta-feira

Por Geralda Doca — Brasília

O estados querem derrubar uma portaria do Ministério da Economia que regulamenta a forma pela qual a União compensará os entes pelas perdas decorrentes no corte do ICMS sobre combustíveis, energia, transporte e comunicações.

Segundo a portaria, editada na semana passada, os estados só serão compensados pelo governo federal no próximo ano e ainda assim, se a queda na arrecadação com o imposto for superior a 5%.

O assunto será tratado na reunião de representantes do Comitê Nacional de Secretários de Fazenda dos Estados (Comsefaz) com técnicos auxiliares do ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), na sexta-feira.

O ministro criou um grupo de trabalho para resolver a queda de braço envolvendo o ICMS até 04 de novembro.

Segundo interlocutores dos governadores, a portaria mantém uma interpretação da Lei Complementar 194 mais favorável à União, ao fixar o cálculo de compensação e quando ela ocorrerá.

A legislação, aprovada em junho pelo Congresso Nacional, resultou no corte do ICMS sobre itens considerados essenciais, como combustíveis e energia, por exemplo, para 17%, 18% no máximo. Até então, os percentuais ficavam na faixa de 30%.

As novas alíquotas passaram a vigorar em julho. Pela portaria, a perda de receita dos estados decorrente do corte do ICMS em 2022, na comparação com 2021, será apurada mensalmente, mas a compensação será anual, após o fechamento do exercício, considerando a arrecadação total e não por setores.

Os secretários de Fazenda estimam perdas de R\$ 48 bilhões com a limitação do ICMS até o fim do ano. Diante disso, sete estados recorreram à Justiça e conseguiram liminares para evitar o prejuízo. São: Alagoas, São Paulo, Piauí, Maranhão, Acre, Rio Grande do Norte e Minas Gerais.

Além disso, a norma considera valores nominais, deixando de fora os efeitos da alta da inflação.

As perdas serão compensadas, principalmente com desconto nas dívidas dos estados com a União.

Os estados defendem que a compensação seja mensal. Os entes também querem ser compensados de forma integral. Ou seja, mesmo nas situações em que a perda na arrecadação for inferior a 5%.

Essa interpretação tem como base um conjunto de vetos do presidente Jair Bolsonaro ao sancionar a lei. Alguns vetos foram derrubados pelo Congresso, mas a análise ainda não foi concluída.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CRÉDITO DE CARBONO: PREÇO NO MUNDO VARIA DE US\$ 1,20 A US\$ 19 A TONELADA, MOSTRA NOVA FERRAMENTA

Plataforma criada pela FGV vai fornecer valores e volumes de créditos de carbono negociados no Brasil e no mundo; objetivo é sistematizar as transações e acelerar o crescimento do mercado

Por Márcia De Chiara

Quem deseja saber a cotação da soja ou do petróleo facilmente encontra a resposta nas bolsas americanas de Chicago e Nova York, respectivamente, que concentram a comercialização dessas matérias primas. Mas qual é o valor de um crédito de carbono?

Desde o fim do ano passado, após Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, a COP-26, em Glasgow, na Escócia, que definiu os parâmetros universais e básicos para orientar o funcionamento do mercado de carbono, com objetivo de ajudar a alcançar as metas climáticas, a precificação dos créditos de carbono tem ganhando relevância no Brasil e no mundo. Mas as empresas ainda estão às cegas nesse mercado.

As companhias precisam comprar esses créditos para compensar emissões de gases de efeito estufa em suas atividades, a fim de ter negócios sustentáveis e que atraiam uma montanha de dinheiro – mais US\$ 1 trilhão – de fundos de investimentos. No entanto, faltam informações objetivas para a tomada de decisões.

Foi exatamente a partir dessa constatação que o Observatório de Bioeconomia, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), criado no fim do ano passado, decidiu lançar uma plataforma que reúne todas as informações disponíveis sobre o mercado de carbono. “O mercado de carbono é artesanal:

conheço tal pessoa, vou lá e compro os créditos”, diz Daniel Vargas, coordenador do Observatório de Bioeconomia e da plataforma.



Daniel Vargas, coordenador do Observatório de Bioeconomia da FGV e da plataforma que reúne as principais informações sobre o mercado de carbono Foto: Marcelo Chello / Estadão

A intenção da plataforma é traçar um raio-x das informações sobre créditos de carbono disponíveis, como preços – regulados e livres –, apontar em qual setor esses créditos estão, em qual parte do mundo, quem são as empresas certificadoras, quanto esses créditos cobrem das emissões globais, por exemplo.

Carbono mais barato está na Ásia

Os dados revelados pela plataforma mostram que na Europa e na América do Norte o preço médio da tonelada de carbono é US\$ 6. Na América do Sul e na África, sai por cerca de US\$ 4. O menor valor está na Ásia, onde custa US\$ 1,20, e o maior, na Oceania: US\$ 19.

Os setores que mais geram créditos de carbono são o de energia renovável (27%) e o florestal (47%), enquanto a agricultura fica na lanterna, com apenas 0,2%. Já por região, a maior geração está na Ásia (67%) e na América do Norte (14%). A Oceania é o continente com menores emissões (0,1%).

“Essas informações existiam, mas estavam muito dispersas e o nosso trabalho foi centralizá-las para caracterizar o mercado”, afirma a economista Fernanda Valente, da FGV, que está à frente do projeto.

A plataforma interativa será abastecida por mais de dez fontes oficiais de informações, que vão de órgãos de governo à iniciativa privada, passando por organizações sociais. O Banco Mundial (Bird) é uma das fontes que alimentam o projeto. O Bird tem uma plataforma sobre o mercado de carbono, porém Fernanda diz que o volume de informações disponíveis na plataforma do banco é menor. A economista desconhece no Brasil e no mundo iniciativas semelhantes à plataforma da FGV.

“Queremos tirar a discussão sobre o mercado de carbono do plano da abstração”, diz Daniel Vargas, ressaltando que o objetivo da plataforma é dar instrumentos para que se possa fazer avaliações de forma objetiva. “Percebemos que há interesse crescente de investidores, empresas, reguladores, todos querendo dar um passo para organizar o funcionamento desse mercado.” Ele lembra que existem três bolsas do setor sendo estruturadas: em Dubai (Emirados Árabes Unidos), Nova York (EUA) e Cingapura.

A plataforma é gratuita e pode ser acessada pelo link <https://bit.ly/3AugBxC>

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/09/2022

GRUPO CHINÊS HIGER BUS TERÁ FÁBRICA DE ÔNIBUS ELÉTRICO NO CEARÁ

Fábrica deve começar a montagem dos veículos em 2024, com capacidade inicial de 300 a 400 ônibus por ano e investimentos por volta de US\$ 20 milhões

Por Juliana Estigarribia

A chinesa Higer Bus vai investir US\$ 50 milhões (cerca de R\$ 260 milhões) em uma fábrica de ônibus elétricos na região de Pecém, em Fortaleza (CE) de olho no potencial do segmento urbano no País. A montadora já investiu US\$ 10 milhões (cerca de R\$ 50 milhões) no desenvolvimento de

um veículo destinado ao mercado brasileiro, que acaba de receber homologação, e o plano inclui oferecer, num segundo momento, ônibus a hidrogênio montados em território nacional. O grupo prevê ainda produzir, no futuro, caminhões pesados movidos com o combustível localmente.

Inserida em um grupo chinês de capital privado com 15 empresas do setor automotivo, a Higer Bus é voltada principalmente para exportação. No Brasil, a companhia é representada pela TEVX Motors Group e o projeto de montagem local prevê o abastecimento de todo o mercado sul-americano. “Identificamos o Brasil e a América do Sul como os maiores mercados no segmento de ônibus urbanos. Em seu plano de expansão, a Higer viu a oportunidade de entrar nesse negócio, principalmente com o projeto de eletrificação dos ônibus de São Paulo”, afirma o diretor geral da Higer Bus para América do Sul, Marcelo Barella.



Modelo elétrico da chinesa Higer Bus

A fábrica do Ceará deve começar a montagem dos veículos em 2024, com capacidade inicial de 300 a 400 ônibus por ano e investimentos da ordem de US\$ 20 milhões (R\$ 103 milhões). A linha será de ônibus 100% elétricos plug-in (a bateria, carregados diretamente na tomada). A previsão é dobrar a capacidade de produção entre 2026 e 2027, quando o segundo estágio da planta - que consumirá investimentos de US\$ 30 milhões (R\$ 155,3 milhões) - entrará em operação, com a pintura local dos veículos.

O grupo chinês buscou parceiros para desenvolver o projeto localmente. Para o fornecimento de eixos, a fabricante escolhida é a ZF, referência no segmento. As rodas serão da Alcoa; baterias, da CLTL, em projeto conjunto com a Moura, além de outras empresas como Siemens e Bosch. “Escolhemos o Ceará porque identificamos que, hoje, é o maior polo de desenvolvimento de hidrogênio do País”, diz Barella.

Segundo ele, o grupo também pretende começar a executar o plano de montagem local de caminhões movidos a hidrogênio. O executivo explica que a empresa escolheu trabalhar no Brasil com a linha pesada - por isso, os modelos a bateria não fazem sentido, pois quanto maior o caminhão, maior a bateria e, conseqüentemente, menor a capacidade de transporte de carga.

“Queremos trazer uma tecnologia de ponta. Quase 3 mil veículos pesados entre ônibus e caminhões a hidrogênio já circulam na China. Grandes empresas querem que seus produtos sejam transportados por veículos zero emissão”, diz o executivo.

Carroceria

No Brasil, a também chinesa BYD já vem atuando há alguns anos, fornecendo chassis de ônibus elétricos. Barella esclarece que a Higer optou por trabalhar com veículos que têm carroceria integrada, desenvolvida e produzida de forma personalizada pela montadora. Com isso, a empresa não comprará carrocerias de fabricantes como Marcopolo e Caio. “No segmento elétrico, peso e espaço são muito importantes e influenciam na tecnologia. Optamos por usar carroceria integral. Também queremos veículos com identificação própria.”

Já no caso de caminhões elétricos, a montadora que lidera essa corrida no Brasil é a Volkswagen. Com produção em Resende (RJ), a marca vem desenvolvendo há alguns anos o e-Delivery, um caminhão leve 100% elétrico vocacionado a entregas urbanas. O primeiro grande cliente a apostar na frota eletrificada da montadora foi a Ambev.

Barella afirma que os caminhões que serão montados pela empresa no País terão motor elétrico movido a célula de hidrogênio da Toyota. “A Toyota é líder nessa tecnologia”, observa. Ele relata que a companhia deve trazer a primeira unidade do caminhão a hidrogênio em meados de janeiro

do ano que vem para a realização de testes iniciais para o desenvolvimento de um plano de negócios.

Licitações

Barella afirma que a prefeitura de São Paulo tem como compromisso comprar 2,6 mil ônibus elétricos até 2024, o que deve trazer uma importante demanda para o segmento. O município de São José dos Campos também tem planos de ter uma frota elétrica de ao menos 400 ônibus urbanos. Cidades como Curitiba (PR), Niterói (RJ), Recife (PE) e Salvador (BA) também já iniciaram planos de eletromobilidade.

A Higer Bus tem como parceira a Enel X, do grupo italiano Enel, que vai oferecer infraestrutura de energia, fornecimento de energia, gestão de carregadores e arrendamento para operadores e municípios. “Isso permite que a prestação mensal caiba no bolso dos operadores, é o mesmo modelo que está sendo feito no Chile.”

Ele acrescenta que, mesmo em um contexto macroeconômico desafiador, a eletrificação da frota traz redução importante de custos, diante da escalada do petróleo. “Os operadores já entenderam que eletrificar a frota traz redução dos custos com diesel e também com manutenção. Com financiamentos de longo prazo, o modelo é viável, é uma aposta não só do Brasil como em toda a América Latina”, assinala.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/09/2022

ANATEL LIBERA 5G EM MAIS SETE CAPITAIS A PARTIR DE SEGUNDA

Operadoras poderão iniciar a oferta da tecnologia em Aracaju, Boa Vista, Campo Grande, Cuiabá, Maceió, São Luís e Teresina

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - O grupo da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) que acompanha a limpeza de faixas para a operação do 5G liberou nesta quarta-feira, 14, a ativação do sinal em mais sete capitais a partir da próxima segunda-feira, 19. As operadoras poderão iniciar a oferta da tecnologia em Aracaju (SE), Boa Vista (RR), Campo Grande (MS), Cuiabá (MT), Maceió (AL), São Luís (MA) e Teresina (PI).

De acordo com a Anatel, até dia 28 de novembro, quando vence a obrigação prevista em edital, as empresas Claro, Tim e Vivo deverão ter no mínimo oito estações de 5G ativadas em Aracaju, cinco em Boa Vista, 11 em Campo Grande, oito em Cuiabá, 13 em Maceió, 14 em São Luís, e 11 em Teresina.

Quinze capitais já contam com o sinal em operação: Florianópolis, Palmas, Rio de Janeiro, Vitória, Brasília, Curitiba, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Goiânia, Porto Alegre, João Pessoa, Fortaleza, Natal e Recife.



Quinze capitais já contam com o sinal 5g em operação; Anatel libera sinal em mais sete capitais a partir de segunda. Foto: Albert Gea/Reuters

Em agosto, o conselho diretor da Anatel aprovou mais 60 dias de prazo para a tecnologia começar a rodar em 15 capitais brasileiras. Agora, elas precisam ser liberadas até 28 de outubro para a ativação do 5G. As operadoras então terão mais 30 dias, podendo ligar o sinal até 27 de novembro. Aracaju, Boa Vista, Campo Grande, Cuiabá, Maceió, São Luís e Teresina estavam no pacote de

capitais que teriam esse prazo extra, mas, agora, poderão ter o sinal operante já a partir da próxima segunda.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/09/2022

EDF ESCOLHE REGIÃO DO PORTO DO AÇU PARA PLANEJAR PRIMEIRAS EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

O acordo prevê o uso do Porto do Açu como “hub” logístico e de energia renovável, incluindo a produção de hidrogênio verde

Por Gabriel Vasconcelos

RIO – A EDF Renewables, divisão de renováveis da empresa de energia francesa, estuda a instalação de usinas eólicas offshore no litoral do Rio de Janeiro, na altura do Norte Fluminense, para aproveitar a infraestrutura logística do Porto do Açu e a demanda industrial da região. Para tanto, a EDF e a Prumo Logística, empresa do grupo EIG responsável pelo porto, assinaram nesta terça-feira, 13, memorando de entendimentos com essa finalidade.

O acordo prevê o uso do Porto do Açu como “hub” logístico e de energia renovável, inclusive, para a produção de hidrogênio verde. A instalação e operação das usinas eólicas em alto mar fica por conta da EDF, enquanto a Prumo vai atuar para viabilizar a operação, por exemplo com o apoio de frota marítima especializada, e na ponte com demandantes de energia renovável e fornecedores de equipamentos.



O acordo prevê o uso do Porto do Açu como “hub” logístico e de energia renovável, inclusive, para a produção de hidrogênio verde Foto: Marcos de Paula/Estadão

e técnica.

O presidente da EDF Renewables no Brasil, André Salgado, afirma que a empresa francesa tem planos de longo prazo no Brasil e deseja ser pioneira na geração eólica offshore no País, competindo com boas chances nos futuros leilões de áreas devido à capacidade financeira

A EDF tem 1,1 GW de potência instalada no Brasil entre projetos de energia solar e eólica na Bahia, Minas Gerais e Paraíba, além de 750 MW eólicos em construção, o que perfaz potencial de 1,8 GW. A entrada na geração eólica em alto-mar no Brasil se daria, portanto, pelo Rio de Janeiro, com foco em prover energia eólica para a geração de hidrogênio verde e venda de energia no mercado livre para grandes consumidores. A EDF acumula boa experiência com a fonte no mundo: com 1 GW instalado entre França (600 MW) e Reino Unido (400 MW). Em desenvolvimento e construção, a empresa tem outros 10 GW em eólicas offshore, carteira dominada por projetos nos Estados Unidos (4,1 GW), Reino Unido e França.

O presidente da Prumo, Rogério Zampronha, diz que o acordo com a EDF se diferencia de outras iniciativas principiantes na área que visam a região do Açu porque é “mais sólido”, o que atribui à experiência prévia do grupo francês com eólica offshore no mundo.

Zampronha diz que o Porto do Açu se apresenta como a principal base para projetos de transição energética do País e, especificamente no caso da eólica offshore, corre na frente para atrair fabricantes de turbinas e pás eólicas próprias à modalidade – estruturas bem maiores que as utilizadas nos aerogeradores em terra – além de fomentar uma cadeia de valor focada em hidrogênio verde.

Além dessas facilidades, o Norte Fluminense é um dos quatro “hotspots” vislumbrados pela indústria de eólica offshore no Brasil, ao lado dos litorais do Rio Grande do Norte, Ceará e Rio Grande do Sul. Não à toa, já há 33 GW em projetos notificados por empresas ao Ibama na faixa assistida pelo Porto do Açu. Nesse sentido, se instalar na região vai requerer algum esforço financeiro para fazer frente aos leilões de área futuros, cujos termos tramitam na Câmara dos Deputados com previsão de aprovação somente em 2023.

Nesse ponto, Zampronha cita as indústrias do minério de ferro e dos fertilizantes verdes, as mais maduras para este fim nos dias atuais. No primeiro caso, o hidrogênio verde será aplicado para a transformação de minério de ferro em briquete de ferro a quente, o HBI, tecnologia que vem reduzindo as emissões por alto-fornos no Brasil e na Europa. Já no caso dos fertilizantes, a operação dá conta da aplicação de amônia verde, a partir do hidrogênio.

Ao lado dessas duas aplicações, Zampronha também lista os combustíveis verdes para uso industrial e mobilidade. O executivo também não descarta a venda direta de energia elétrica, a ser jogada na rede do subsistema do Sudeste a fim de atender grandes consumidores concentrados na região, operação que contaria com melhores tarifas e fugiria dos gargalos de transmissão da energia gerada no Nordeste, por exemplo.

Salgado, da EDF, diz esperar a geração do primeiro MW/hora advindo dos ventos do mar em 2030, prazo que pode ser adiantado a depender da eficiência da regulação e do desenvolvimento da tecnologia e da cadeia de fornecedores locais. Segundo Zampronha, grandes fabricantes de turbinas eólicas afirmam que o horizonte do setor no Brasil pode ser mais precoce, a partir de 2028, o que seria facilitado pela competitividade dos preços dessa energia. Hoje, em alguns pontos da Europa, os preços da energia eólica offshore estariam entre 10% e 20% mais caros que os da energia solar e eólica onshore. Essa diferença, diz o executivo, tende a cair nos próximos anos, com os avanços da tecnologia e o ganho de escala da indústria.

A EDF ainda não definiu qual será a capacidade dos projetos de eólica offshore a serem desenhados para a área assistida pelo Porto do Açu, mas Salgado afirma que para as condições atuais, somente projetos com média de 1,5 GW e 2,0 GW apresentam bom retorno. Essa capacidade, portanto, deve prevalecer no planejamento do grupo francês.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/09/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

SANÇÕES DOS EUA INDICAM PREOCUPAÇÕES COM CRIME ORGANIZADO NO PARAGUAI

Washington está enviando uma mensagem ao governo paraguaio de que precisa limpar a vida pública antes das eleições de 2023, diz opositor

Por Valor, Valor — São Paulo

Sanções americanas a dois destacados políticos do Paraguai e uma onda de assassinatos e violência relacionada ao narcotráfico estão despertando temores de que o crime organizado tenha penetrado nos níveis mais altos do poder no país, informou o jornal britânico “Financial Times”.



Horacio Cartes, ex-presidente paraguaio — Foto: Jorge Saenz/AP

No mês passado, Washington colocou numa lista de suspeitos de crimes o vice-presidente Hugo Velázquez e o ex-presidente Horacio Cartes por suposta corrupção. Com eleições presidenciais marcadas para abril do ano que vem, Velázquez vinha sendo considerado um dos principais candidato ao cargo. Cartes, que governou de 2013 a 2018, por seu lado, mantém uma influência significativa sobre a política e os negócios nacionais.

Com as sanções, ambos estão impedidos de entrar nos EUA. Ao nomear publicamente os dois, que são membros do conservador Partido Colorado, Washington está enviando uma mensagem ao governo de que precisa limpar a vida pública antes das eleições de 2023, segundo Eduardo Nakayama, político da oposição paraguaia.

O Paraguai tem sido um paraíso para o contrabando de qualquer coisa, desde cigarros até produtos de luxo. A medida dos EUA reflete a crescente preocupação em Washington de que o Paraguai possa ser desestabilizado se suas instituições e elites caírem sob a influência do crime organizado, dizem observadores. “O Paraguai é um grande fornecedor de cocaína para a América Latina e Europa”, disse Nakayama. “Há gangues criminosas entrando na política em nível regional, municipal e judicial”, afirmou.

País exportador de soja e carne bovina estrategicamente localizado no centro da América do Sul, o Paraguai tem sido um ponto de parada tanto para o comércio legítimo quanto para o contrabando. Mas este ano sofreu uma onda de assassinatos e violência de gangues que alarmou a polícia dos EUA.

Marcelo Pecci, promotor principal em uma investigação de alto nível sobre tráfico de cocaína e lavagem de dinheiro no início deste ano, foi morto a tiros por assassinos em maio enquanto passava a lua de mel na Colômbia. Uma semana depois, José Carlos Acevedo, prefeito de longa data da cidade de Pedro Juan Caballero, vizinha da brasileira Ponta Porã (MS), foi morto do lado de fora de um prédio municipal, meses depois do assassinato de sua sobrinha Belén Acevedo. A mídia local atribuiu ambos os assassinatos a gangues de traficantes.

Alguns dos maiores carregamentos de cocaína confiscados na Europa desde 2019 foram rastreados até os portos fluviais paraguaios. Um recorde de 16 toneladas no valor de até US\$ 4,2 bilhões apreendidos em Hamburgo no ano passado foi exportado de Villeta, perto da capital paraguaia, Assunção. Jimena Blanco, chefe de pesquisa das Américas da Verisk Maplecroft, uma consultoria de risco do Reino Unido, disse que houve “uma expansão das operações de gangues do Brasil” para traficar cocaína pelo Paraguai à medida que os cartéis ampliam seus mercados.

Questionado sobre a situação no Paraguai, um funcionário do Departamento de Estado dos EUA disse ao “Financial Times”: “A corrupção inflige custos substanciais à economia, à sociedade e à segurança de um país. A corrupção em um país estrangeiro afeta diretamente a segurança nacional dos EUA, os interesses econômicos e de política externa”.

Em um comunicado descrevendo a ação contra Velázquez, o Departamento de Estado acusou o vice-presidente de oferecer um suborno de US\$ 1 milhão a um funcionário público para obstruir uma investigação. Já Cartes supostamente participou de corrupção “significativa”, incluindo a obstrução de uma investigação criminal transfronteiriça, disse o Departamento de Estado em julho. Os EUA não deram mais detalhes sobre as alegações.

René Fernández, ministro anticorrupção do Paraguai, admitiu que as organizações criminosas “contaminaram alguns níveis da iniciativa privada e instituições públicas”. Ele disse que seu ministério está aprofundando suas investigações sobre as ligações entre eles.

No entanto, o colunista político Alfredo Boccia Paz disse que as fraquezas no sistema de Justiça do Paraguai, com supostos infratores não responsabilizados e investigadores visados por gangues, estão ajudando a permitir que “o poder da máfia tome conta de nosso país”.

Se o Partido Colorado continuasse no governo, o Paraguai “se tornaria o centro regional do narcotráfico”, disse em agosto Martín Burt, membro da aliança da oposição que planeja concorrer como candidato presidencial na corrida do ano que vem.

Cartes continua a exercer considerável influência no partido governista. O empresário está no radar dos policiais há mais de uma década. Os EUA apontaram uma off shore de Cartes como um suposto centro de lavagem de dinheiro em uma mensagem de 2009 do Departamento de Estado publicado em 2010 pelo WikiLeaks.

Em 2019, o Brasil pediu sua extradição em conexão com uma investigação de lavagem de dinheiro, mas o pedido foi rejeitado.

Cartes nega todas as alegações de atividade criminosa. Um porta-voz do ex-presidente, que está concorrendo à presidência do Partido Colorado, atribuiu as críticas à rivalidade acirrada pela pré-campanha para 2023. “Os oponentes políticos estão usando todo tipo de notícias falsas ou tendenciosas para tentar desacreditar [os candidatos do Partido Colorado], incluindo o argumento recorrente de que Cartes é uma ameaça à estabilidade política”.

O vice-presidente é considerado um aliado de Cartes e supostamente tem apoio eleitoral dele. Após a decisão dos EUA, Velázquez disse que renunciaria. Mas desde então ele voltou atrás, argumentando que a ação de Washington não tem consequências judiciais no Paraguai.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/09/2022

SAIBA COMO VAI FUNCIONAR O NOVO PLANO DE PREVIDÊNCIA FECHADA QUE PROMETE REVOLUCIONAR O SETOR

O novo plano instituído corporativo pode ser visto como uma mudança de jogo para atrair mais empresas ao sistema

Por Sérgio Tauhata — São Paulo

A Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc), regulador do setor de fundos de pensão, acrescentou a peça que faltava para o motor do novo plano instituído corporativo funcionar em 19 de agosto, com a publicação no "Diário Oficial da União" da Resolução Previc n. 13/2022. Esse novo tipo de plano pode ser visto como uma mudança de jogo para atrair mais empresas ao sistema. Isso porque a modalidade retira várias exigências impostas às companhias pelos planos tradicionais patrocinados, como a obrigatoriedade de contribuição.

A discussão em torno da nova modalidade remonta há três anos e, na visão da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Privada (Abrapp), é quase uma reinvenção do sistema. O princípio por trás do plano instituído corporativo é a possibilidade de um grupo empresarial poder oferecer plano de previdência complementar a empregados e colaboradores de empresas que “orbitam” seus negócios.

Por exemplo, um grupo de varejo que já tenha uma entidade fechada de previdência complementar pode atrair trabalhadores contratados por uma empresa terceirizada ou ainda criar novos planos para adesão de autônomos que trabalham como prestadores de serviços. A vantagem para a companhia que origina a oferta é que os novos planos não têm as amarras de outras modalidades,

especialmente a exigência de contribuição obrigatória. Nesse caso, os participantes podem contribuir quando puderem e o mesmo vale para a corporação.

O novo plano permite também que sindicatos, associações, federações e confederações, em parceria com grupos empresariais, criem fundos setoriais e ofereçam a seus filiados a opção do instituído corporativo. O nome vem da ideia que a própria empresa pode instituir um fundo, que será gerido pela entidade da qual faz parte, e oferecer o benefício a colaboradores diretos e indiretos.

A contribuição inicial mínima também pode ser baixa. A Abrapp cita que a maior parte de outras modalidades já existentes de planos instituídos consegue cobrar um piso de R\$ 50.

A vantagem para os contribuintes é ter acesso a um sistema robusto de previdência complementar e usufruir de benefícios tributários, como tabela regressiva de Imposto de Renda e uma rentabilidade que, com frequência, supera a vista em modalidades conservadoras de planos de previdência abertos.

Segundo a Abrapp, entre 2008 e maio de 2022, o retorno médio nominal agregado das entidades fechadas alcançou 307,27%. No mesmo período, o CDI, o referencial conservador, atingiu 251,89% e o Ibovespa 74,31%.

O sistema de previdência complementar fechada acumula R\$ 1,161 trilhão em ativos em maio de 2022. A cifra representa 13,4% do PIB brasileiro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/09/2022

PAULO GUEDES REFUTA TESE DA 'BOMBA FISCAL' PARA 2023 E REITERA DESEJO DE MANTER O AUXÍLIO BRASIL

'Como bomba fiscal para o ano que vem? Se vamos devolver o governo para nós mesmos', disse o ministro da Economia

Por Alessandra Saraiva e Paula Martini, Valor — Rio



— Foto: Cristiano Mariz/O Globo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, duvidou da hipótese de uma "bomba fiscal" para o ano que vem. Ele fez menção ao termo durante palestra na Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) na manhã desta quarta-feira (14).

Ele comentou a possibilidade de "devolução" do governo à atual gestão no ano que vem.

"O Brasil está condenado a crescer. Tem investimento contratado ano a ano. Como 'bomba fiscal' para o ano que vem? Se vamos devolver um governo... No caso, eu acho que não vamos devolver. Nós vamos devolver para nós mesmos", afirmou ele.

"Conversa fiada, narrativa, militância, coisa ruim. A coisa está arrumada", completou o ministro.

Em sua fala, Guedes elogiou Bolsonaro diversas vezes. Comentou que a atual gestão tem se preocupado também em mobilizar e em estimular privatizações, como a da Cedae no ano passado por exemplo.

"Vejam que o universo é imenso. São trilhões de dólares perguntando um lugar para investir. Brasil tem 5G, tem portos, tem gás natural, tem petróleo. Vamos fazer um leilão sobre quem prometer investir mais e não em quem dar mais. Com contrato de quem não cumprir, perde", afirmou ele.

Também reiterou desejo do governo de manter o Auxílio Brasil, programa de transferência de renda, em R\$ 600. "Vamos manter renda básica de 600 reais? Vamos, o país tem dinheiro, tem capacidade. Quem manda em orçamentos públicos é a política, pessoas com milhões de votos. Quem vai mandar é o ministro que chegou lá? Manda nada. Tem que saber o que a população está pedindo", afirmou ele.

"Apesar de o governo investir pouco, o modelo mudou. Vai crescer 2%, 3%, vocês que não estão vendo. Aí ficam rolando a tragédia para o ano que vem", afirmou.

Para Guedes, Bolsonaro foi o "primeiro presidente que tem a coragem de fazer a coisa certa". "Banco Central independente. É o primeiro que teve essa coragem", notou ele.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/09/2022

MINÉRIO DE FERRO SOBE 2,3% NO NORTE DA CHINA, A US\$ 104,25 A TONELADA, MAIOR PREÇO EM SETEMBRO

Com esse desempenho, a commodity passou a exibir ganho acumulado de 3,3% em setembro e, no ano, a desvalorização atingiu 12,4%

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro voltaram ao terreno positivo nesta terça-feira (13), em meio à continuidade na queda dos embarques globais da commodity, o que alimentou preocupações quanto à oferta, e sinais de recuperação da demanda de aço na China.

No norte do país asiático, o minério com teor de 62% de ferro avançou 2,3%, para US\$ 104,25 por tonelada, segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights, mais do que compensando a baixa de 1,7% da véspera.

Esse é o maior preço no mercado à vista desde o início do mês.

Com esse desempenho, a commodity passou a exibir ganho acumulado de 3,3% em setembro. No ano, a desvalorização é de 12,4%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados, para entrega em janeiro, encerraram o dia com alta de 2%, a 728,50 yuan (cerca de US\$ 105) por tonelada.

Segundo a Mysteel, o volume total de minério de ferro despachado para destinos globais a partir de 19 portos e 16 mineradoras no Brasil e na Austrália, monitorados pela consultoria, recuaram 8,7% na última semana, a 23,7 milhões de toneladas. A queda foi puxada pelo Brasil, destacou a Mysteel.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/09/2022

VOLUME DAS EXPORTAÇÕES DE ARROZ CRESCERAM 134% EM AGOSTO

Segundo a Abiarroz, foram 268 mil toneladas no mês; receita subiu 141%, para US\$ 83,7 milhões

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo

As exportações brasileiras de arroz (base casca) somaram 268 mil toneladas em agosto, com receita de US\$ 83,7 milhões, segundo dados do Ministério da Economia compilados pela Associação Brasileira de Indústria do Arroz (Abiarroz). Em relação ao mesmo mês de 2021, o volume cresceu 134% e a receita foi 141% maior.



Exportação de arroz no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Fabio Scremin/Appa

De janeiro a agosto, os embarques do cereal somaram 1,15 milhão de toneladas, ou US\$ 345,5 milhões. Em igual período de 2021, foram 687,1 mil toneladas, com divisas de US\$ 222,2 milhões.

A Abiarroz também divulgou os números referentes às exportações de arroz beneficiado em agosto. Foram 26,7 mil toneladas, uma queda de 2,2% ante o mesmo mês de 2021. Esse volume representou 9,98% do total vendido pelo país. A receita com os embarques de arroz beneficiado somou US\$ 10,1 milhões, com baixa de 31,3%. Nesse caso, o valor representou 12,10% do total.

No acumulado do ano (janeiro a agosto), as exportações de arroz beneficiado totalizaram 341,2 mil toneladas, com divisas de US\$ 117,8 milhões. A participação no total dos embarques do cereal base casca foi de 29,61% em volume e de 34,12% em receita.

O mês de agosto também foi de elevação nas importações brasileiras de arroz. Segundo a entidade, foram 102 mil toneladas base casca, com alta de 27,5% na comparação com o mesmo mês de 2021. Essas compras custaram US\$ 31 milhões, o que representou um aumento de 16,1%.

No ano, as importações chegaram a 1,09 milhão de toneladas, com queda de 24% em relação ao período entre janeiro a agosto de 2021. Em termos financeiros, essas compras somaram US\$ 310,7 milhões em 2022, ante US\$ 465,9 milhões em 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/09/2022



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

OLHAR O QUE ACONTECE EM PORTOS ESTRANGEIROS PODE SER POSITIVO PARA O BRASIL

Assunto foi debatido no painel Melhores práticas no Mundo, no Summit Portos 2022

Por SUMMIT PORTOS



Foto : Antonio Molina Neto

Quando falamos de logística, estamos abordando um setor com características singulares, próprias e intensamente influenciado pela dinâmica de operações internacionais. Por isso, os exemplos mundiais devem ser inspiração para a atuação local.

A consolidação do mercado de movimentação e armazenagem de cargas tem se tornado o padrão nos principais portos do mundo, como mostram casos recentes.

Durante o Summit Portos 2022, promovido pelo Grupo Tribuna, o painel Melhores práticas no Mundo (Operações integradas, Logística Colaborativa e Cases Mundiais em Comparação ao Case Brasil) trouxe diversos exemplos internacionais que podem ser usados para melhorar toda a parte de infraestrutura no Brasil.

O diretor de projetos da Fundación Valenciaport, Jonas Mendes Constante, falou durante o evento que o país deve se planejar com muita antecedência.

"Em 2010, investimos em uma nova infraestrutura no porto de Valencia e licitamos há apenas dois anos". Ele afirma que mesmo há 12 anos atrás, os responsáveis pelo local já pensavam em atender as exigências do mercado que viriam nesta década.

Jonas ainda comentou que os portos devem investir em infraestrutura, mas que isso não deve ser prioridade, e sim trazer conectividade com os armadores.

Ainda no painel, Lilian Marques, coordenadora-geral do Cade, comentou que práticas concorrenciais de outros países devem ser analisadas, mas que nem todas podem servir para a realidade brasileira. "Temos algumas características próprias. Quando analisamos alguma operação ou conduta, temos que pesar as medidas, porque cada um está defendendo seu interesse".

Serviço

O SUMMIT PORTOS 2022 - Capacidade e Competitividade foi realizado pelo Grupo Tribuna. O evento aconteceu no dia 1º de setembro no Brasília Palace Hotel, em Brasília-DF.

A programação foi transmitida ao vivo pela plataforma do evento, com tradução simultânea. Todo o Summit Portos pode ser assistido no YouTube: <https://youtu.be/Fq9He7-MOMY>



Para saber mais sobre o evento, acompanhe o especial publicitário do G1 Santos e Região com a cobertura completa do SUMMIT PORTOS 2022 - Capacidade e Competitividade.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 14/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FROTA DE APOIO MARÍTIMO TOTALIZOU 411 EMBARCAÇÕES EM JULHO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 14 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Relatório mais recente da Abeam aponta estabilidade em relação a junho, com 91% de bandeira brasileira. Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como empresa de navegação com mais embarcações

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras encerrou julho com 411 embarcações, mesmo contingente do mês anterior e três unidades a mais do que em maio, de acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). Do total do último levantamento, o número de embarcações de bandeira estrangeira diminuiu de 37 em junho para 36, enquanto as unidades de bandeira brasileira passaram de 374 para 375 barcos de apoio offshore.

Também pelo segundo mês consecutivo, a fatia das embarcações de bandeira brasileira ficou em 91%, ante 9% de unidades de bandeira estrangeira. No primeiro trimestre, o número de embarcações de bandeira estrangeira oscilou de 34 em janeiro, para 37 em fevereiro e 45 em março. No segundo trimestre, caiu para 39 em abril, depois subiu para 41 em maio e desceu para 37 em junho.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 177 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 102 de bandeira brasileira. Cerca de 66 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

De acordo com a publicação, a frota em julho era composta por 45% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 185 barcos, como em junho. Outros 19% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores) correspondem a 77 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 53 unidades no período (13%), enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 PLSVs (lançamento de linhas), 17 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 14 MPSVs (multipropósito).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 60 unidades (apenas uma estrangeira), seguida pela CBO, que opera 44 barcos de apoio de bandeira brasileira. A Starnav aparece na sequência com duas embarcações a mais, em relação a junho, totalizando 42 barcos de pavilhão nacional.

Segundo o relatório, novamente 28 embarcações faziam parte da frota da Oceanpact em julho, das quais 26 eram de bandeira brasileira e duas estrangeiras. A Wilson Sons Ultratug, com 25 embarcações de bandeira brasileira, e a DOF/Norskan, com 22 barcos de apoio (17 de bandeira brasileira e cinco estrangeiras), vêm logo em seguida. Já a Tranship se manteve nesse período com 21 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 42 PSVs/OSRVs, nove AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, dois MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em julho, tinha mais AHTS: 14 embarcações desse tipo, além de 25 PSV/OSRVs e cinco RSVs. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 20 unidades, seguida pela Starnav, que tem 17 unidades com essas especificações.

As companhias de apoio offshore relatam estar superando um período de instabilidade do setor de petróleo e gás e um aumento dos custos operacionais da ordem de 30% gerado pela adoção dos protocolos sanitários no pico da pandemia. "O mercado superou o baque e já temos mais de 400 embarcações operando. A bandeira brasileira, que durante um período esteve ociosa, voltou a ser contratada. É momento de novas adaptações, de se pensar no futuro e na necessidade de renovação da frota", afirmou a vice-presidente da Abeam e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Lilian Schaefer, em agosto, durante painel da 16ª Navalshore.

No mercado mundial de barcos de apoio offshore, o Brasil hoje possui a quinta maior frota, com destaque para a segunda maior frota de PSVs 3.000 e a segunda posição em AHTS acima de 10.000. No ranking de 18 países com PLSVs, que possui mais tecnologia embarcada, a frota brasileira ocupa a quarta posição e é a mais jovem do mundo — segundo levantamento da Abeam.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022

FRETES CAINDO EM PLENO "HIGH SEASON"? TEMOS!

Por Leandro Carelli Barreto OPINIÃO 14 Setembro 2022



Leandro Barreto

No próximo dia 16 completarei 20 anos de atuação no transporte marítimo de contêineres e confesso só ter visto fretes em queda em pleno "high season" durante a crise internacional de 2008/2009. Claro que as quedas verificadas no Brasil e no mundo nas últimas semanas não tornaram os fretes uma pechincha ou sequer retornaram aos níveis pré-pandemia, o que não torna essa queda menos emblemática (e preocupante).

O principal indicador internacional de fretes spot, o "SCFI – Shanghai Container Freight Index", registrou 2.562 pontos no último dia 9/09, o que significa uma queda de 10% em relação a semana anterior e cerca de 50% abaixo da máxima histórica atingida em janeiro de 2022.

Nossos últimos artigos já vinham antecipando cenários de estagflação e recessão, sobretudo na Europa e EUA — com reflexo direto sobre os fretes —, mas nem nas piores projeções acreditávamos que isso pudesse ocorrer antes de novembro. Ou seja, apenas no início do próximo "low season" esperávamos ver um arrefecimento da demanda global que viabilizasse uma "limpeza do backlog" internacional de cargas, que diminuiria os congestionamentos, que aumentaria a produtividade nos principais terminais portuários do mundo que, por sua vez, devolveria capacidade às cadeias logísticas internacionais (dado que isso aumentaria a quantidade anual de viagens dos navios/contêineres).

Fato é que, embora ainda existam alguns congestionamentos em alguns portos importantes (Savana, Nova Iorque, Hamburgo), praticamente não há mais filas de navios no maior complexo portuário dos EUA – Los Angeles/Long Beach, que em janeiro de 2022 chegou a registrar 109 navios ancorados aguardando atracação por até 3 semanas!

O dado global mais recente quanto a pontualidade dos navios, divulgado pela SeaIntel, também demonstra que a melhora aguardada para novembro começou em junho de 2022!

Mesmo que uma melhora nos níveis de serviço e queda dos fretes viessem sendo muito desejada há meses pelos donos de cargas e, até mesmo, prevista pelos armadores, o que preocupa é a velocidade e época do ano em que isso está acontecendo, já que aponta para uma "freada" bastante brusca da demanda global.

Dentre os acontecimentos mais importantes das últimas semanas que vêm impactando diretamente na demanda, destacam-se:

1. Vários bancos centrais em todo o mundo deram sinais de que deverão iniciar uma nova rodada de aumentos das taxas de juros para combater a inflação.

a) O Banco Central Europeu recém elevou a taxa em 75 pontos-base (sem precedentes) e já sinalizou novos aumentos, priorizando a luta contra a inflação, em detrimento do crescimento da economia na zona do euro, levando o bloco a uma provável recessão no próximo inverno;

b) O Reino Unido limitará as contas de energia do consumidor por dois anos e, para tanto, canalizará bilhões de libras para sustentar as empresas de energia nesse período, segundo sua nova líder, Liz Truss;

2. A OPEP+ concordou em reduzir sua produção em 100.000 bpd para outubro. As preocupações com a saúde da economia global e as expectativas de queda na demanda por combustível levaram a quedas acentuadas no preço do petróleo. Eventos relacionados à Guerra na Ucrânia e à Covid-19 na China continuam influenciando esse mercado.

a) A província de Chengdu, na China, estendeu o bloqueio para a maioria de seus mais de 21 milhões de habitantes na tentativa de impedir a transmissão da Covid-19, enquanto outros milhões em outras partes do país foram instruídos a evitar viagens durante o próximo feriado (Golden Week);

b) O presidente russo, Vladimir Putin, ameaçou interromper as exportações de petróleo e gás para a União Europeia, aumentando o risco de racionamento de energia por alguns dos países mais ricos do mundo (com reflexos diretos não apenas sobre a produção industrial, mas, sobretudo, para o aquecimento dos lares no próximo inverno);

c) O JP Morgan estima que a OPEP+ possa precisar cortar a produção em 1 milhão de bpd para "conter o momento de queda nos preços e realinhar os mercados físico e de papel que parecem desconectados".

Neste mundo cada vez mais conectado, rupturas em um canto do planeta rapidamente geram efeitos em outro canto do mundo. E como o Brasil não é uma ilha, com raras exceções, também observamos por aqui uma queda de 20% a 30% nos fretes spot das principais rotas, sobretudo na rota da Ásia, onde temos registrado o retorno à nossa costa dos extraloaders outrora 100% dedicados à rota China > EUA.

Mesmo que possíveis greves em Liverpool (o sindicato estabeleceu uma paralisação de duas semanas a partir de 19 de setembro) e Los Angeles (guardas portuários aprovaram greve em assembleia) ou um endurecimento dos lockdowns na China possam voltar a gerar backlogs e diminuir o giro dos navios/contêineres, renomados analistas de mercado, bancos e consultorias internacionais apostam numa grande redução na rentabilidade dos armadores (ex: HSBC prevê queda 80% na rentabilidade dos armadores até 2024).

Evidente que, num primeiro momento, isso afetará mais os armadores com maior exposição às tarifas spot, contudo o COO da Yang Ming, Chang Chao-feng, admitiu que "com a queda dos fretes

spot, a empresa está sob pressão dos embarcadores que exigem renegociar as tarifas dos contratos”.

Contudo, acredita-se que os armadores não assistirão passivamente a essa queda dos fretes, devendo começar a lançar mão de algumas iniciativas para tentar contê-la, tais como: blank sailings, sucateamento de navios antigos e/ou desaceleração dos navios para atender ao IMO2023 — o que absorveria parte da capacidade adicional que começará a deixar os estaleiros em 2023. Num primeiro momento o que já temos notado é um aumento expressivo na quantidade de navios que estavam com suas manutenções obrigatórias atrasadas sendo enviados aos estaleiros e retirando do mercado cerca de 160 embarcações (o equivalente a 607.349 TEUs), o que representa uma redução de quase 2,5% na capacidade mundial.

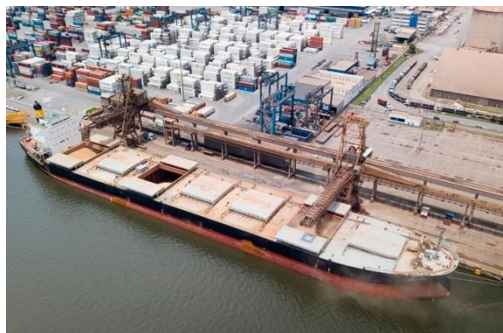
De qualquer maneira, deseja-se que a atual queda da demanda (e dos fretes) não seja um sinal de uma nova recessão global (como em 2008/2009), mas sim apenas “um freio de arrumação”, diante de uma readequação dos estoques “pós-pandemia” em razão da retomada de gastos com lazer, turismo, entretenimento etc.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022

SEGUNDA SAFRA DE MILHO MOVIMENTA O MERCADO DE FRETE MARÍTIMO NOS PORTOS DO PARANÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Setembro 2022



A exportação dos produtos agrícolas, com destaque para a segunda safra de milho, está movimentando o mercado de frete marítimo nos portos do Paraná. No Porto de Paranaguá o maior crescimento será nas exportações de milho, que entre os meses de julho e setembro, deverá alcançar 2,071 milhões de toneladas, um volume 3.256% maior que as 61,7 mil toneladas do terceiro trimestre de 2021.

Neste terceiro trimestre deste ano, o porto de Paranaguá prevê embarques de 7,233 milhões de toneladas de grãos e farelo de soja, milho e açúcar a granel. O volume é 24% superior ao registrado no mesmo período do ano passado.

Entre navios já atracados, programados ou esperados estão, ao todo, 15 embarcações para carregar soja em grão, oito navios destinados ao açúcar a granel, seis embarcações para o farelo de soja e quatro para o milho.

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) prevê que a produção de milho para esta temporada deve ser recorde no país. Segundo os números divulgados, os produtores da commodity deverão colher na segunda safra 86,1 milhões de toneladas.

De acordo com o diretor da Fortenave, empresa de agenciamento marítimo que atua em Paranaguá, Ismael Pires, os números podem significar um novo momento para o mercado de frete marítimo.

“Representa a retomada, tendo em vista que nos últimos meses, a menor demanda por parte da China — explicada pelo fechamento dos portos devido à pandemia de Covid-19 - e outros fatores afetaram as exportações de algumas commodities brasileiras”, explica Pires.

Segundo ele, historicamente, no final de julho e início de agosto o mercado de fretes sofre uma certa pressão com viagens de férias de verão no hemisfério norte.

De acordo com previsão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, no país existe uma tendência de crescimento na movimentação portuária no segundo semestre de 2022.

A estimativa é de que seja movimentado um volume de 631 milhões de toneladas, alta de 2,9% em relação ao segundo semestre do último ano. Mas, os números projetados para o fim do ano mostram estabilidade da movimentação anual em comparação com 2021, totalizando o ano com 1.212 milhões de toneladas movimentadas, quase igualando com o último ano — 1.214 milhões (recorde nacional do setor).

Segundo Pires, há oferta de frete e também de navios e, caso este cenário se mantenha, a tendência é de queda nos preços dos fretes. “Neste momento, considerando que o Brasil vem mantendo os volumes de exportações e importações, naturalmente sendo um dos grandes players na comercialização de commodities, este cenário tem contribuído para a oferta de fretes em declínio”, conclui.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022

MILLS CONCLUI COMPRA DE 100% DAS COTAS DA TRIENGEL

Da Redação ECONOMIA 14 Setembro 2022



Operação é parte do investimento de R\$ 360 milhões da empresa de locação de plataformas elevatórias

A Mills (MILS3) concluiu nesta terça-feira (13) a aquisição da Triengel Locadora. A líder latino-americana em locação de plataformas elevatórias adquiriu 100% das cotas da Triengel, em operação que marcou a entrada da companhia no mercado de Linha Amarela. Foram investidos R\$ 135 milhões na aquisição e, somado a isso, a Mills também anunciou investimento de R\$ 225 milhões na aquisição direta de

equipamentos de Linha Amarela.

O CEO da Mills, Sérgio Kariya, destaca o potencial de crescimento do mercado para o ingresso da companhia no setor. “Em 2021, o mercado endereçável de plataformas elevatórias girou em torno de R\$ 2,5 bilhões. No mesmo período, o mercado de Linha Amarela chegou a quase dez vezes esse número. Além disso, o maior player do mercado tem cerca de 3% de share. Ou seja, há espaço para nos consolidarmos e continuar crescendo”, aponta o CEO. Em plataformas, a Mills tem aproximadamente 30% do share de mercado.

Além da perspectiva de um mercado maior, a Mills aponta a vantagem da previsibilidade de caixa, pois os contratos de Linha Amarela são usualmente alocados em contratos de longo prazo. Outro ponto de destaque é a possibilidade de um ingresso mais presente da Mills no agronegócio. “Hoje, 1% de nossa receita vem do agronegócio. Com Linha Amarela, poderemos endereçar um setor que é muito forte no PIB brasileiro. Entendemos que nossas expertises agregam ainda mais à entrada no mercado de máquinas pesadas”, diz Kariya.

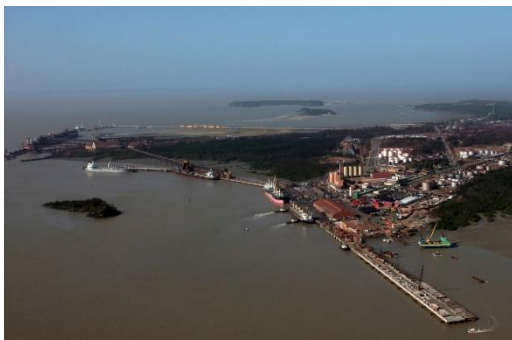
A capilaridade da companhia também é um fator de relevância para seu posicionamento de mercado. “Hoje, estamos presentes em mais de 1,4 mil cidades do país e temos mais de 8 mil clientes. Trabalhamos para levar a melhor experiência, simplificar os desafios, atender as demandas com excelência e segurança a todos os nossos clientes e nosso time comercial já está preparado para atender demandas de Linha Amarela”, comenta o diretor executivo Rental Pesados, Eduardo Lema.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022

SANTOS BRASIL OBTÉM AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO PORTO DO ITAQUI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Setembro 2022



A Santos Brasil acaba de conquistar a autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para operar o TGL 3, seu primeiro terminal de granéis líquidos, no Porto do Itaqui (MA). O porto é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e tem enorme potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

Com capacidade nominal de 20 mil m³, distribuída em sete tanques para armazenamento de diesel, gasolina, etanol anidro e biodiesel, o terminal tem conexões com os modais marítimo, rodoviário, ferroviário e dutoviário e é um dos três terminais arrematados pela companhia em leilão realizado na B3 em abril do ano passado — dois brownfields (que estavam em operação) e um greenfield, com início de operação previsto até 2026.

A Santos Brasil informa seguir trabalhando pela obtenção da licença para início das operações de seu segundo terminal brownfield, o TGL 1, e no projeto da terceira área arrematada.

Combinadas, as outorgas somaram R\$ 157,3 milhões. O prazo de cada arrendamento é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos. As três áreas totalizarão 201 mil m³ de capacidade nominal, depois de executados os investimentos previstos em ampliação de capacidade, cujo CapEx pode superar R\$ 500 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ ASSINA CONTRATO COM A ZPMC PARA COMPRA DE 11 NOVOS GUINDASTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14 Setembro 2022



No último mês, a TCP, empresa que administra o terminal de contêineres de Paranaguá, oficializou a compra de 11 RTGs (Rubber Tyred Gantry), também conhecido como transtêineres. O investimento faz parte de um pacote maior de aportes na infraestrutura do terminal de contêineres e contempla novos equipamentos, aumento na capacidade de recepção e armazenagem de contêineres refrigerados, e novos acessos e sistemas.

Cada um dos novos equipamentos tem capacidade de içamento de 41 toneladas sob spreader, capacidade de empilhamento de 6+1. Possuem design ergonômico e sensores de segurança preventiva de última geração, proporcionando mais conforto aos operadores e segurança operacional. A previsão de chegada dos novos guindastes é para dezembro de 2023.

O terminal é controlado pelo grupo chinês CMPort. Uma segunda leva de 10 guindastes RTGs será comprada até 2025. Além da aquisição dos equipamentos, a TCP está ampliando a capacidade para armazenagem de contêineres refrigerados em 43%, passando de 3.624 para 5.178 tomadas para contêineres de congelados. Também ocorrerá a renovação dos gates de acesso, implementação de aplicativo exclusivo para caminhoneiros e janelas operacionais mais longas para caminhões bitrens, melhorando o serviço para caminhões terceiros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022

EXPORTAÇÕES FLUMINENSES CRESCEM 23% E IMPORTAÇÕES, 29% NO 1º SEMESTRE

Da Redação *ECONOMIA* 14 Setembro 2022



O estado do Rio mantém o ritmo de crescimento da corrente de comércio brasileira, que no acumulado anual entre janeiro e junho de 2022 somou US\$ 294 bilhões, alta de 25% comparada ao mesmo período do ano anterior. Em igual intervalo, a corrente fluminense também subiu 25% (US\$ 32,4 bi), o segundo maior valor entre os estados.

As exportações fluminenses cresceram 23% e as importações, 29% no período. O estado do Rio teve superávit de US\$ 7,2 bilhões, segundo o Boletim Rio Exporta, produzido pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan).

As exportações fluminenses somaram US\$ 19,8 bilhões nesse primeiro semestre, puxadas pelo avanço de 21% das vendas de produtos básicos, com destaque para a indústria de petróleo e gás natural. Em paralelo, as vendas de manufaturados subiram 22%, com destaque para coque, produtos derivados do petróleo e biocombustíveis. O embarque de óleos combustíveis cresceu 54%, principalmente para países asiáticos, como Singapura.

"O Brasil e o Rio de Janeiro em muito se beneficiam das vendas do petróleo e do gás natural. A escalada de preços global aumentou significativamente os valores das exportações, mas devemos ficar atentos, pois a ordem do comércio mundial tem passado por mudanças frente às pressões geopolíticas, como na Europa. O nosso petróleo, principalmente o do pré-sal com maior qualidade, passa a ser demandado por outras regiões do mundo", afirma Raul Sanson, vice-presidente da Firjan.

Giorgio Rossi, coordenador da Firjan Internacional, também enfatiza que a instabilidade geopolítica na Europa, com a guerra Rússia x Ucrânia, impacta o mercado. "A questão energética vai permear todo o boletim Rio Exporta de julho, devido à busca por fontes desde petróleo e gás até seus derivados. É uma crise energética global, refletida na alta de exportações de óleos combustíveis".

Já nas importações (US\$ 12,6 bi), a indústria de outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores, ficou em segundo no acumulado anual, consequência do incremento de 251% nas compras de motores e turbinas para aviação. Quanto aos veículos automotores, reboques e carrocerias, especialmente vindos da Argentina e Suíça, a alta foi de 24%.

No comércio de óleos brutos de petróleo, as exportações fluminenses subiram 21% frente ao ano anterior. A China permaneceu como a principal parceira do estado, com 44% de participação. Espanha e Chile foram dois parceiros importantes. As importações do estado subiram 116%, tendo a Arábia Saudita fornecido 94% do petróleo.

Sobre as exportações exclusive petróleo, houve incremento de 30% no período, com os EUA mantendo-se como principal destino, com destaque para as vendas de produtos laminados de ferro ou aço que aumentaram 179%. As exportações para a União Europeia tiveram variação positiva de 105% no acumulado anual.

Já as importações exclusive petróleo cresceram 22% no semestre, perante mesmo período de 2021. Os EUA também foram o principal parceiro de compras internacionais do estado, principalmente de gás natural liquefeito (+106%) e de motores e turbinas de aviação (+260%). A alta de 12% nas importações do Mercosul é reflexo do avanço de 85% da compra de produtos da Argentina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/09/2022

PORTARIA APRESENTA NOVAS REGRAS DOS REGIMES DE DRAWBACK SUSPENSÃO E ISENÇÃO

Da Redação *ECONOMIA 13 Setembro 2022*

Foi publicada, na edição desta terça-feira (13) do Diário Oficial da União, a Portaria Conjunta nº 76 das Secretarias Especiais de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) e da Receita Federal do Brasil (RFB), que apresenta novas regras sobre a concessão, gestão e controle dos regimes aduaneiros especiais de drawback suspensão e isenção. Esses mecanismos permitem a desoneração tributária de insumos aplicados na produção de bens exportados, por vários segmentos da economia brasileira, como carne de aves e suína, minério de ferro, celulose, automóveis e produtos químicos. No ano passado, 22% dos embarques ao exterior realizados pelo Brasil tiveram o apoio dos regimes em questão.

A nova regulamentação foi elaborada em atendimento à determinação do Decreto nº 10.139/2019, que prevê a necessidade de revisão e consolidação de atos normativos inferiores a decreto. O regramento agora divulgado substitui duas normas antigas que estavam em vigor desde o ano de 2010.

A principal novidade adotada na legislação diz respeito à permissão para que as micro e pequenas empresas optantes pelo Simples Nacional – com receita bruta anual de até R\$ 4,8 milhões – possam utilizar os regimes de drawback suspensão e isenção, visando garantir a compra no exterior com suspensão, isenção ou alíquota zero de tributos incidentes sobre itens empregados ou consumidos em suas exportações.

Ao propiciar maior competitividade às vendas externas de empresas menores, a medida procura estimular a participação dessas firmas no comércio exterior brasileiro e aumentar a base exportadora do país. Estimativa realizada a partir de dados do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) indica que a nova possibilidade de uso dos regimes de drawback poderá beneficiar cerca de 1,5 milhão de empresas industriais optantes pelo Simples Nacional.

Outra inovação incluída no normativo viabiliza a utilização do drawback isenção pelas empresas exportadoras de bens de capital de longo ciclo de fabricação. Antes, esses exportadores, que costumam ter processos produtivos com prazos superiores a dois anos, somente podiam se beneficiar do drawback suspensão.

A portaria, que começará a produzir efeitos a partir do próximo dia 1º de outubro, aprimora os requisitos de habilitação de empresas aos regimes de drawback, visando diminuir o risco de descumprimento do mecanismo por parte dos exportadores brasileiros. O ato normativo traz ainda disposições que tratam da transparência, previsibilidade e segurança jurídica para a atuação dos operadores de comércio exterior, a exemplo da regra que esclarece sobre a importação por conta e ordem de terceiros ao amparo do drawback suspensão e isenção.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/09/2022

CADE APROVA VENDA DE AÇÕES DA COMMIT EM DISTRIBUIDORAS DE GÁS NATURAL

Da Redação *ECONOMIA 13 Setembro 2022*

A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a aquisição, pela Termogás, de participações societárias nas distribuidoras locais de gás natural Companhia de Gás do Amapá, Companhia de Gás do Piauí, Agência Goiana de Gás Canalizado e Companhia Rondoniense de Gás, atualmente detidas pela Commit, antiga Gaspetro. O parecer que aprovou a operação, sem restrições, foi assinado nesta segunda-feira (12).

A Termogás atua nos segmentos de infraestrutura, transporte, distribuição e comercialização de gás natural nos estados do Maranhão, Amazonas, Rondônia, Pará, Amapá, Goiás, Piauí e no Distrito Federal. A Commit é uma holding de distribuição de gás natural com participações em diversas distribuidoras de gás natural no Brasil. Antes denominada Petrobras Gás S.A. (Gaspetro). Neste ano, a companhia teve 51% de suas ações vendidas pela Petrobras para a Compass.

De acordo com o formulário de notificação apresentado pelas empresas ao Cade, a operação representa, para as organizações, a oportunidade de consolidar a sua participação em distribuidoras locais de gás natural e, assim, poder colaborar para que elas possam iniciar a prestação do serviço público de distribuição de gás canalizado e atividades correlatas.

Em seu parecer, a SG/Cade concluiu que a Termogás já detém participação nas empresas interessadas e nenhuma delas se encontra em situação operacional atualmente. Desta forma, a unidade entendeu que o negócio não altera as condições concorrenciais presentes no mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2022

PRIO AINDA DE OLHO NOS ATIVOS DA PETROBRAS APÓS O COLAPSO DO NEGÓCIO DA ALBACORA

Da Redação OFFSHORE 13 Setembro 2022



A petrolífera Prio continuará avaliando a compra de alguns ativos da Petrobras, mesmo depois que o acordo para o campo petrolífero offshore de Albacora fracassou. A informação é do chefe financeiro da Prio em reportagem da Reuters nesta terça-feira (13).

A Petrobras disse que manteria a Albacora em seu portfólio, depois que o acordo com a Prio fracassou. O CFO da Prio, Milton Rangel, disse que o acordo foi rompido devido a um desacordo sobre o valor do campo

petrolífero.

"Mas não houve problema. Se a Petrobras continuar com seu plano de desinvestimento, continuaremos analisando", disse Rangel.

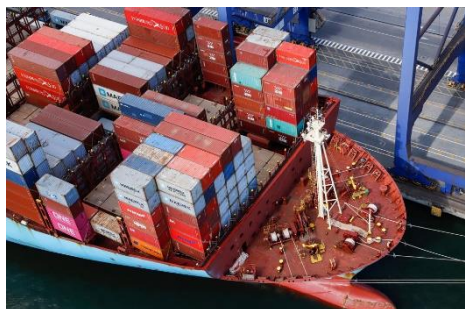
No início deste ano, a Prio, formalmente conhecida como PetroRio SA, comprou o campo de petróleo vizinho, Albacora Leste, da Petrobras por US\$ 2,2 bilhões. Atualmente, aguarda a aprovação regulatória da ANP.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2022

RECEITA PUBLICA NORMA SOBRE AFRMM E TUM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 13 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Instrução, que entra em vigor em outubro, faz ajustes ao BR do Mar relacionados aos procedimentos de controle, arrecadação e fiscalização do adicional prestadas ao Sistema Mercante

A Receita Federal (RFB) publicou, nesta terça-feira (13), uma instrução normativa sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), a Taxa de

Utilização do Mercante (TUM) e os procedimentos aduaneiros relacionados. A IN 2.102/2022, que

entra em vigor no próximo dia 3 de outubro, trata dos procedimentos de controle, arrecadação e fiscalização do adicional, com base nas informações prestadas pelos intervenientes pelo sistema de controle de arrecadação do AFRMM (Sistema Mercante).

O ato normativo faz ajustes à Lei 14.301/2022, que instituiu o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar). De acordo com a IN, a incidência sobre o valor do frete tem a alíquota de 8% para a navegação de longo curso e de cabotagem, mesmo percentual para o transporte fluvial e lacustre de grãos sólidos e outras cargas nas Regiões Norte e Nordeste. Já para o transporte de grãos líquidos por rios e lagos nas regiões Norte e Nordeste a alíquota é de 40%.

Um dos artigos prevê que não incidirá novo AFRMM sobre as mercadorias destinadas a porto brasileiro e objeto de transbordo ou baldeação em um ou mais portos nacionais, se o valor original do frete tiver sido calculado desde a origem do transporte até o seu destino final. Quando houver baldeações e transbordos depois da chegada no destino final constante do conhecimento de carga (B/L), o valor do frete da baldeação ou transbordo será acrescido ao valor original do frete para fins de cálculo do complemento do AFRMM.

A norma também prevê que, na navegação de longo curso, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão para o Real será feita com base na taxa de conversão da moeda publicada no site do Banco Central do Brasil, utilizada pelo Siscomex, vigente na data do efetivo pagamento do AFRMM.

O pagamento do AFRMM no sistema mercante será acrescido da Taxa de Utilização do Mercante (TUM) antes da autorização de entrega da mercadoria correspondente pela Receita Federal, nas hipóteses de descarregamentos sujeitos a controle aduaneiro ou durante a retirada da mercadoria da área portuária, nas hipóteses de descarregamentos não sujeitos a controle aduaneiro. A TUM é devida na emissão do CE (conhecimento eletrônico) Mercante, no valor de R\$ 20,00 por unidade e não incide sobre as cargas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/09/2022

DESENVOLVIMENTO DE HIDROVIAS PRECISA DE ATOR QUE ORDENE ATIVIDADES, APONTAM AGENTES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 13 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Durante Norte Export, painelistas sinalizaram que falta de políticas públicas e de gestor prejudica navegação interior, permitindo prioridade para geração de energia e possibilitando expansão da pirataria e do garimpo ilegal

Representantes de entidades setoriais avaliam que a falta de políticas públicas e de um gestor que assuma o papel de organização das vias interiores navegáveis prejudica o desenvolvimento de hidrovias e a segurança da navegação fluvial. Para o presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani), Dodó Carvalho, existem muitos atores responsáveis pela navegação, porém poucos que enderecem soluções práticas. Ele exemplificou com o Rio Madeira, que movimenta em torno de 20 milhões de toneladas, mas carece de uma figura que responda pela via e pense nela como uma hidrovia, trabalhando no ordenamento do rio para desenvolvimento das diversas atividades econômicas.

“Enquanto não tivermos o entendimento de que o Madeira é um rio de integração, precisamos ter um ordenamento — dizer o que pode e o que não pode”, disse Carvalho, nesta terça-feira (13), durante painel do evento Norte Export sobre o desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte. Ele acredita que as dificuldades da Agência Nacional de

Transportes Aquaviários (Antaq) no enfrentamento dos problemas das vias interiores permite a outras agências reguladoras, como Aneel (energia elétrica) e Ana (Águas e saneamento básico), defenderem seus interesses, em detrimento da navegação.

A Abani vê a necessidade de um ordenamento e uma discussão maior do que projetos específicos das cargas transportadas. Carvalho citou a complexidade do Rio Madeira, onde trafegam desde pequenas embarcações até comboios de 30 barcas. "Se quisermos que o Madeira seja uma hidrovía no futuro, alguém precisa cuidar. Não dá para o setor elétrico (geração hidrelétrica) acumular troncos de madeira e num dia soltá-los rio abaixo", apontou. A associação entende que a navegação interior ainda está neste estágio porque a sociedade não consegue enxergar a atividade como uma solução, a exemplo do que acontece com o apoio a projetos de rodovias, por exemplo o da BR-319. "O parlamento brasileiro precisa conhecer e criar políticas públicas para o desenvolvimento de hidrovias", acrescentou.

Carvalho apontou a ausência de preocupação das autoridades com a segurança dos rios do Amazonas. Ele estima que num rio com cerca de 1.000 quilômetros de extensão, como o Madeira, precisaria ter, pelo menos, três ou quatro bases estruturadas de polícia. "Estamos perdendo os rios da Amazônia para as quadrilhas organizadas. Esses roubos que eram sistemáticos de consumo de embarcação, agora viraram de carga. Estão assaltando embarcações com 200.000 a 300.000 litros para comercializar esse produto para se capitalizar financeiramente e fazer outras coisas", afirmou.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, defendeu que o Brasil, em diferentes campos da economia, poderia aprender verificando o que funciona nas melhores práticas mundiais. Ele citou que os Estados Unidos definiram uma autoridade para a hidrovía do Mississippi, que faz a gestão das atividades que podem ser realizadas na área de abrangência, como a implantação de instalações portuárias, por exemplo. "Não seremos uma nação competitiva, de maneira ampla, se não potencializarmos todos os meios de conexão logística", disse Aquino.

Para Aquino, a falta de políticas públicas prejudica a navegação interior, permitindo a prioridade para geração de energia em hidrovias sem eclusa. Ele acrescentou que a falta de organização possibilita a expansão da pirataria e do garimpo ilegal. "Falta a sociedade empresarial fazer a parte dela para ajudar nessa organização na ausência de atuação do poder público, que deveria estar organizando", analisou.

O ex-diretor-geral da Antaq e conselheiro nacional do Brasil Export, Adalberto Tokarski, disse que a solução para os conflitos de competência entre atividades em rios navegáveis precisa ser tratada no Congresso. "Temos que ter uma agência reguladora forte e entendo que ela é. A Antaq é uma agência estruturada e respeitada, só que as demandas têm que vir do setor e precisam vir mais fortes", afirmou. Tokarski defendeu a necessidade de haver uma política pública voltada para a navegação fluvial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/09/2022

CUSTO BRASIL DO SETOR LOGÍSTICO DEVE CONSUMIR 13,3% DO PIB EM 2022

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 13 Setembro 2022

Aumento do Produto Interno Bruto na área de logística está relacionado à alta de preços dos combustíveis, ao custo de reposição de capital, à depreciação das infraestruturas de transporte e ao baixo investimento público nas últimas décadas, apontou CNT

Os altos custos logísticos no Brasil vêm crescendo vertiginosamente nos últimos anos, podendo fechar o ano com um consumo de 13,3% de todo o Produto Interno Bruto (PIB) do país, frente aos 12,6% registrados em 2020 e 12,3% observados em 2017, conforme estimativa do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). Em países ditos mais desenvolvidos, como os Estados Unidos, esse custo gira em torno de 6% a 7%.

Para o diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, esse aumento do Custo Brasil logístico está relacionado à alta do preço dos combustíveis em 2022, ao custo de reposição de capital, que encareceu o carregamento de estoques, à depreciação das infraestruturas de transporte e ao baixo investimento público nas últimas décadas, entre outros fatores.

Como soluções em curto, médio e longo prazo, visando à redução do Custo Brasil logístico, ele ressaltou que, com base em diversos diagnósticos e estudos, a CNT tem proposto uma série de ações para definir uma agenda estratégica para o setor de transporte e para o país. “A Confederação busca contemplar temas relacionados à melhoria das infraestruturas de transporte, à solução de entraves ao desenvolvimento do setor, à ampliação da sustentabilidade econômica e ambiental do transporte e à garantia de segurança jurídica para os empresários e investidores”, disse Batista à Portos e Navios.

Para reduzir o custo logístico, o diretor executivo da CNT tratou como urgente a adoção de medidas que garantam a melhoria da competitividade à atividade empresarial, a partir da redução da carga tributária, desburocratização do ambiente de negócios, maior previsibilidade na política de preços dos combustíveis, entre outros. “Também é necessário promover investimentos nas infraestruturas de transporte. Nesse sentido, é preciso recompor o orçamento público para financiamento de projetos de elevada importância social e aqueles que possam viabilizar a maior utilização da integração modal, além de avançar na agenda de concessões e privatizações”, destacou Batista.

Ao avaliar o sistema marítimo do Brasil nesse cenário do Custo Brasil logístico, ele citou o Índice de Competitividade de 2019 do Fórum Econômico Mundial: “A qualidade dos nossos serviços em portos e terminais portuários brasileiros se encontra na posição 104 entre 141 economias comparadas. Essa posição coloca em risco a competitividade das mercadorias brasileiras, sendo necessárias ações efetivas de melhorias dos processos e de infraestrutura dos ativos portuários”, ressaltou o diretor executivo da CNT.

A Confederação propõe medidas mais concretas para a infraestrutura portuária, a partir da criação de novos acessos aos portos e melhoria dos existentes em vias terrestres; resolução de interferências entre diferentes modais e com o perímetro urbano; realização de dragagem e/ou derrocamento (de manutenção e de aprofundamento), evitando problemas de limitações operacionais; e implantação e modernização de equipamentos portuários; entre outras.

Na análise de Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes da Fundação Getúlio Vargas, o Custo Brasil é fortemente impactado pela logística do país. “Há uma estimativa de que o Custo Brasil [total] esteja em 22% do PIB, chegando a aproximadamente R\$ 1,5 trilhão. E são muitos os obstáculos, entraves e dificuldades, que abalam toda a nossa economia, principalmente em relação à carga tributária, burocracia, parte trabalhista, infraestrutura total, etc”, disse o especialista.

Ele enfatizou que, do Custo Brasil total, por volta de 13% a 13,7% do PIB está relacionado à infraestrutura de transporte, um cenário visto como bastante grave, pois faz com que o país seja menos competitivo no cenário internacional. Para Quintella, esses gargalos não envolvem somente o transporte propriamente dito, levando em conta que são observados entraves relacionados à parte armada na armazenagem, estoque e gerenciamento de transporte, por exemplo.

“A economia do Brasil perde muito com tudo isso. Os gargalos logísticos brasileiros elevam de 7% a 8% os custos dos produtos exportados. Muitas vezes, é mais barato – em termos de transporte – transportar dos portos para a China do que a parte produtiva do agronegócio levar sua mercadoria até o porto”, comparou. Quintella também destacou a precariedade das estradas brasileiras e a extrema dependência do país do modal rodoviário, que só tem contribuído para aumentar o alto Custo Brasil, principalmente no setor logístico:



“Estima-se que 65% de todas as cargas brasileiras sejam transportadas por rodovias e em rodovias precárias. No caso de longas distâncias, isso é feito de forma bem equivocada, pois segue na contramão do que manda todo bom negócio, o que manda a cartilha dos transportes”. Conforme o especialista, hoje, o transporte rodoviário percorre entre mil e dois mil quilômetros, mas seria razoável ser utilizado até 500 quilômetros. Para ele, o ideal é que, para o restante desse tráfego de longa distância, o transporte de cargas fosse feito pelo modal aquaviário ou cabotagem ou ferrovia.

“A concentração do nosso transporte é muito grande em rodovias, sendo que elas têm uma avaliação muito ruim: 65% estão em estado regular, péssimo ou ruim. As rodovias concedidas ao setor privado até escapam um pouco disso, mas mesmo assim, há muitas rodovias concedidas em estado ruim. Tudo isso porque nós temos uma situação de não termos rodovias pavimentadas – somente 14% da malha nacional são pavimentadas”, salientou Quintella.

Na visão geral do diretor da FGV Transportes, a redução do Custo Brasil só vai prevalecer, quando houver investimentos pesados na infraestrutura do país. “Como não há recursos volumosos para os próximos anos, dificilmente nós teremos um custo logístico reduzido em curto e médio prazo, porque nós já deveríamos estar investindo pesado para trazer, ao Brasil, uma infraestrutura compatível com a pujança da economia nacional e da potencialidade de crescimento do nosso país”, disse Quintella.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/09/2022

APROVADO PELA ANTAQ, PROJETO DE CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS SERÁ ENCAMINHADO AO PPI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Setembro 2022



Estão previstos investimentos totais de aproximadamente R\$ 18,5 bilhões durante a duração do contrato; deste total, R\$ 3,5 bilhões estão reservados para o túnel Santos-Guarujá

Aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) nesta segunda-feira (12), o processo de concessão pública do Porto de Santos será encaminhado pelo Ministério da Infraestrutura para referendo do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O passo seguinte é o envio da proposta ao Tribunal de Contas da União (TCU).

O projeto prevê R\$ 18,5 bilhões investimentos novos e de operação. Pelo menos R\$ 3,5 bilhões serão reservados para a execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá. O tempo de contrato definido pela Antaq é de 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/09/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS
Data: 14/09/2022