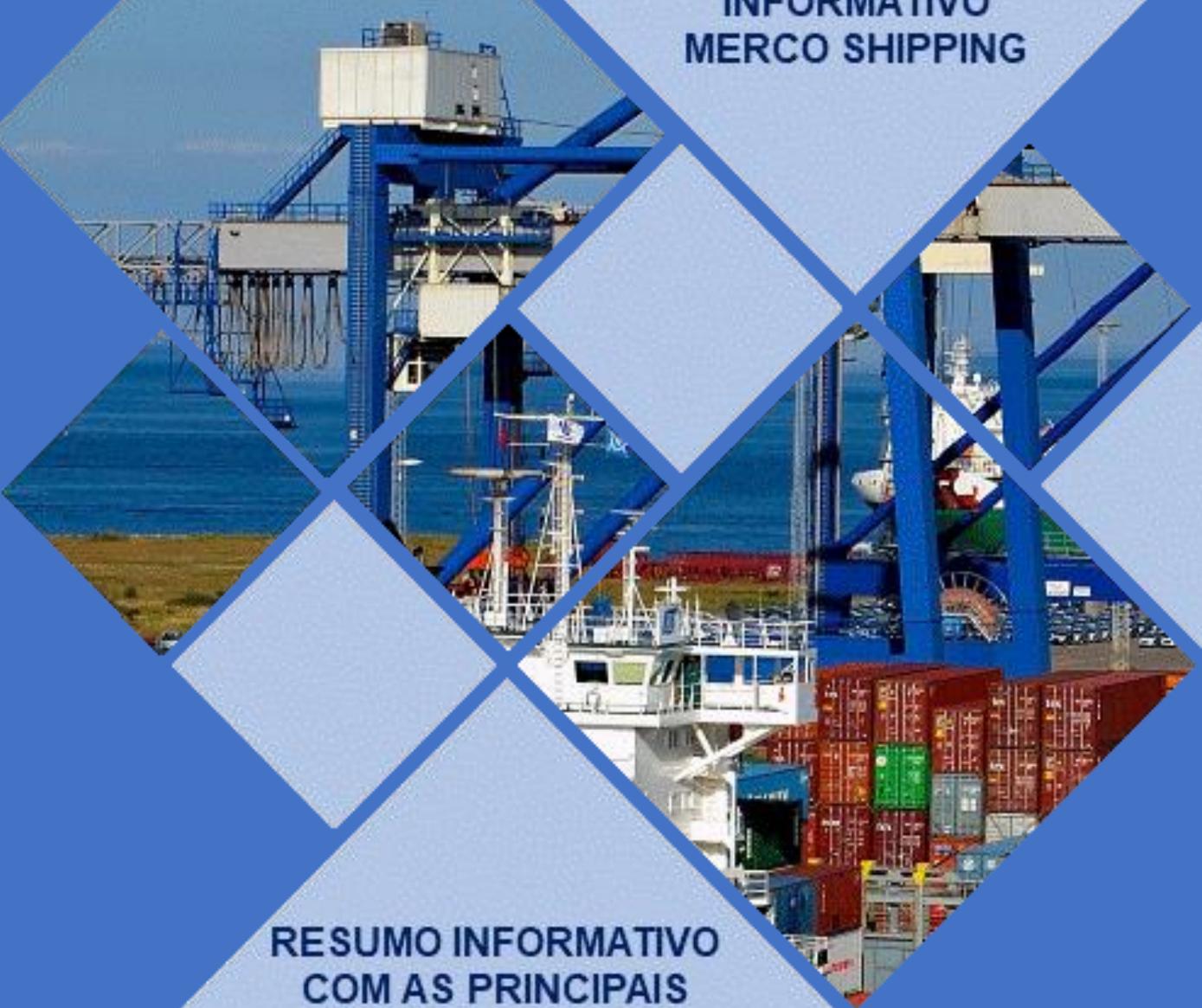


# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 145/2022  
Data: 16/11/2022

### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
TRAVESSIA DE BALSAS SANTOS-GUARUJÁ FICA PARADA PELA TERCEIRA VEZ PARA PASSAGEM DE NAVIO GIGANTE.....	4
REGRAS SOBRE CRUZEIROS NO LITORAL DE SP SÃO RÍGIDAS; SAIBA QUAIS SÃO .....	4
NAVIO DE 347 METROS RETORNA AO PORTO DE SANTOS NESTA QUARTA .....	6
SISTEMA FACILITA CONSULTA A ESTATÍSTICAS NO PORTO DE SANTOS .....	6
PORTO DE SANTOS RECEBE ESTRUTURAS DE FOGUETE E PLATAFORMA.....	7
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>8</b>
ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL DOS PORTOS PÚBLICOS MANTÉM-SE SUPERIOR AOS TERMINAIS PRIVADOS.....	8
ANTAQ PREMIA 39 EMPRESAS DO SETOR PORTUÁRIO E TRABALHOS COM FOCO EM GOVERNANÇA SOCIOAMBIENTAL.....	9
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>10</b>
EM 2023, O SELO FOMENTO INFRA + INTEGRIDADE TAMBÉM PREMIARÁ EMPRESAS DO SETOR FERROVIÁRIO .....	10
IP4 DE ANORI FACILITARÁ MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E PASSAGEIROS NO INTERIOR DO AMAZONAS.....	11
<b>GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....</b>	<b>11</b>
MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA DOCUMENTO QUE CONSOLIDA AS POLÍTICAS VOLTADAS ÀS MPES E À INDÚSTRIA BRASILEIRA .....	11
BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,78 BILHÃO ATÉ SEGUNDA SEMANA DE NOVEMBRO.....	13
PRORROGADA CONSULTA SOBRE FLEXIBILIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS .....	13
NORMA IRÁ REGULAMENTAR ORDEM DE PAGAMENTO DE BENS E SERVIÇOS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA .....	14
PUBLICADO NESTA SEXTA-FEIRA (11/11) O EDITAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CEASAMINAS.....	15
<b>PORTAL PORTO GENTE .....</b>	<b>16</b>
NORSUL CONQUISTA 2º LUGAR NO PRÊMIO ANTAQ 2022 EM CONFORMIDADE REGULATÓRIA.....	16
REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS NO GOVERNO LULA .....	17
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>18</b>
EDITORIAL – UMA OPORTUNIDADE BINACIONAL .....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
<i>Açu 1</i> .....	19
<i>Açu 2</i> .....	19
<i>Santos 1</i> .....	19
<i>Santos 2</i> .....	19
<i>Cotado</i> .....	19
NACIONAL - PARLAMENTARES ENVIAM EMENDAS PARA ADEQUAR ORÇAMENTO DE INFRAESTRUTURA .....	20
NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,78 BILHÃO NA 1ª QUINZENA DE NOVEMBRO .....	21
NACIONAL - CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM AGRÍCOLA CRESCE 3% NO PAÍS, APONTA IBGE .....	21
NACIONAL - BNDES APROVA R\$ 2,2 BILHÕES À EMBRAER PARA PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE AVIÕES .....	23
REGIÃO SUDESTE - NAVIO SÃO LUIZ ESTÁ ATRACADO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO .....	24
PORTUGAL - CIDADE PORTUGUESA DA GUARDA DEVE GANHAR PORTO SECO EM 2023 .....	25
PORTUGAL - PORTUGAL EXPORT TERÁ ASSINATURA DE PROTOCOLO ENTRE ENTIDADES PORTUÁRIAS.....	26
PROGRAMAÇÃO – PORTUGAL EXPORT 2022 – 17 E 18 DE NOVEMBRO – SINES E LISBOA .....	27
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>29</b>
PORTO DE SANTOS RECEBE O MEGANAVIO APL YANGSHAN MAIS UMA VEZ.....	29
TRAVESSIA DE BALSAS É INTERROMPIDA MAIS UMA VEZ NESTA QUARTA-FEIRA .....	30
MOVIMENTAÇÃO CONSOLIDADA DA SANTOS BRASIL NO TRIMESTRE CRESCE 11,3%, SOMANDO 357,7 MIL CONTÊINERES 30	
PORTO DE PARANAGUÁ TEM DEZ BERÇOS OPERANDO COM CALADO MAIOR E ATRAI NAVIOS MAIORES.....	31
PORTO ITAPOÁ RECEBE NAVIO COM 347 METROS DE COMPRIMENTO LINEAR, O MAIOR DE SUA HISTÓRIA .....	33
PRESIDENTE GILMARA TEMÓTEO FALARÁ SOBRE BOAS PRÁTICAS NA GESTÃO NO PORTUGAL EXPORT .....	33
PORTO DE MONTEVIDÉU MOVIMENTOU SETE NAVIOS RO-RO EM 48 HORAS .....	34
COP27 LANÇA INICIATIVA PARA RESSALTAR IMPORTÂNCIA DA ÁGUA NA SUSTENTABILIDADE .....	35
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>36</b>
PEC DA TRANSIÇÃO: VERSÃO DO TEXTO PREVÊ BOLSA FAMÍLIA FORA DO TETO DE FORMA PERMANENTE COMO	
ESTRATÉGIA DE NEGOCIAÇÃO COM CONGRESSO .....	36
PEC DA TRANSIÇÃO: ALÉM DE BOLSA FAMÍLIA, NOVAS EXCEÇÕES ELEVAM A R\$ 197 BILHÕES GASTOS FORA DO TETO...37	
PACHECO DEFENDE A LULA TIRAR BOLSA FAMÍLIA DO TETO POR QUATRO ANOS .....	39
TURISMO E COPA DO MUNDO IMPACTARAM OS GASTOS DOS BRASILEIROS NO TERCEIRO TRIMESTRE DO ANO.....	41



<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>42</b>
PEC DA TRANSIÇÃO: ENTENDA POR QUE PRAZO DE RETIRAR BOLSA FAMÍLIA DO TETO MEXE COM INVESTIDORES.....	42
BRASIL DEIXA DE ARRECADAR QUASE R\$ 120 BILHÕES PARA SUBSIDIAR COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS, MOSTRA ESTUDO.....	43
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>44</b>
EXPORTAÇÕES GANHAM FORÇA NOS PORTOS DA AMAZÔNIA, QUE SE CONSOLIDAM NA DIANTEIRA DO PAÍS.....	44
CLI CONCLUI AQUISIÇÃO DE TERMINAIS DA RUMO NO PORTO DE SANTOS.....	44
RUMO FINALIZA VENDA DE PARTICIPAÇÃO NA EPSA E ENCERRA PROCEDIMENTO ARBITRAL.....	45
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>46</b>
PORTOS MOVIMENTAM MENOS 1,42% NO PERÍODO JANEIRO A SETEMBRO.....	46
ARTIGO - FATORES QUE IMPACTARÃO A LOGÍSTICA MUNDIAL NO PRÓXIMO ANO.....	47
PRIMEIRO TERMINAL TRACTOR 100% ELÉTRICO DO BRASIL COMEÇA A OPERAR NO SUPER TERMINAIS, EM MANAUS.....	50
GRUPO É FORMADO PARA FOMENTAR O DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE ÍMBITUBA.....	50
WILSON SONS FAZ APORTE NA ARGONÁUTICA, STARTUP BRASILEIRA QUE DESENVOLVEU TECNOLOGIA INOVADORA DE ‘CALADO DINÂMICO’.....	51
RUMO INVESTE EM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA APRIMORAR PROJETO DE DETECÇÃO DE TRILHOS QUEBRADOS.....	52
A CONTRIBUIÇÃO DA INDÚSTRIA MARÍTIMA.....	53
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>55</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM.....	55



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### TRAVESSIA DE BALSAS SANTOS-GUARUJÁ FICA PARADA PELA TERCEIRA VEZ PARA PASSAGEM DE NAVIO GIGANTE

Serviço será interrompido nesta quarta (16) para a passagem da embarcação de 347,09m de comprimento

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**Manobra consolida as operações dos navios de grande porte no Porto de Santos Foto: Matheus Tagé/AT**

Motoristas que utilizam a travessia de balsas Santos-Guarujá precisam se programar na manhã desta quarta-feira (16) para utilizar uma rota alternativa. O serviço será paralisado entre às 9h20 até 10h40, por conta da entrada no Porto de Santos do navio APL Yangshan, de Singapura.

É a terceira vez que o serviço é paralisado em um mês. O grande porte da embarcação faz com que a travessia seja interrompida, assim como a M/V CMA CGM Vela, que esteve em Santos no dia 24 de outubro.

O Departamento Hidroviário (DH) informou que os usuários do serviço deverão se programar e, caso precisem ir de uma cidade a outra neste horário, buscar uma nova rota de transportes.

A interrupção segue uma determinação da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e da Marinha do Brasil. Durante a pausa, as balsas não ficarão com público embarcado em Santos e em Guarujá, como medida de segurança.

O navio mercante APL Yangshan, da empresa CMA CGM S, tem 347,09m de comprimento e 45,27m de boca (largura). A operação tem a atracação no Terminal Santos Brasil S/A (Tecom-3) e contará com a escolta de embarcações da CPSP, do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste e da Guarda Portuária.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://A Tribuna Digital - SP)

Data: 16/11/2022

## REGRAS SOBRE CRUZEIROS NO LITORAL DE SP SÃO RÍGIDAS; SAIBA QUAIS SÃO

Para evitar problemas, é recomendável saber com antecedência o que é permitido levar para o navio

Por: *Redação*



**Até abril do ano que vem, mais de 440 mil pessoas vão embarcar pelo Porto de Santos Foto: Arquivo/AT**

Até abril, mais de 440 mil passageiros vão embarcar no Porto de Santos. A temporada 2022-2023 será a mais longa dos últimos dez anos e terá 142 escalas. Para que o tão sonhado cruzeiro seja sinônimo de diversão e não vire uma dor de cabeça, alguns cuidados devem ser tomados pelos turistas. Atenção à documentação, aos horários de embarque e aos itens que podem ser levados nas malas estão entre eles.



Passarão por aqui 16 navios, seis de escalas regulares e dez de trânsito. Das seis embarcações regulares, quatro são da MSC, o Seashore, o Preziosa, o Armonia e o Fantasia. E dois da Costa: Firenze e Favolosa. O MSC Seashore e o Costa Firenze são inéditos por aqui. Além dos destinos já conhecidos e queridos dos passageiros, como Salvador (BA), Rio de Janeiro, Ilha Grande (RJ) e Ilhabela (SP), essa temporada conta com o retorno de destinos internacionais, como Argentina e Uruguai.

Nessa temporada, os viajantes poderão optar por apresentar o comprovante de vacinação completa contra a covid-19 ou o resultado de teste para a detecção da doença. O exame deve ter sido realizado um dia antes do cruzeiro.

Para o embarque, o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, recomenda que os passageiros cheguem ao terminal após às 11h30, pois o horário da manhã é destinado apenas para os procedimentos de desembarque. Isso ajuda a evitar filas nos salões de embarque e nos acessos à instalação.

Todas as malas devem estar etiquetadas de forma legível, já que cada embarcação leva em torno de 3 mil unidades. Assim como nos aviões, há itens que são proibidos nos navios. Caso sejam encontrados, eles serão descartados, já que também há revista de raios X, similar à realizada em aeroportos.

Na hora de preparar as malas, equipamentos que emitam calor ou produzam chamas devem ficar de fora. Isso inclui ferros de passar, fogões elétricos, velas, incensos e qualquer outro item que possa gerar incêndios.

Além disso, toda bagagem está sujeita a inspeção por cães farejadores. Drogas ou substâncias ilegais, assim como armas, tesouras, facas, explosivo ou item que possa oferecer risco à saúde e à segurança dos passageiros e ao meio ambiente também são proibidos. Alimentos ou bebidas, alcoólicas ou não, garrafas e latas fechadas também serão retidos.

### **Documentos**

Antes de sair de casa, é importante verificar a documentação de embarque, o voucher enviado pela armadora ou agência de turismo. Os dados da reserva, nome do navio e número da cabine devem ser checados. E, se a companhia de cruzeiro oferecer esse serviço, vale a pena fazer check-in online para economizar tempo no terminal.

Para o embarque, todos os passageiros devem apresentar documento original, em bom estado e com a foto de acordo com a aparência atual da pessoa. É proibido utilizar cópias, ainda que sejam autenticadas.

“Foram liberados pela Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) os cruzeiros internacionais. É importante que se entenda que o documento válido para embarcar é o passaporte ou RG com menos de dez anos de emissão. A dica é vir com passaporte, porque o check-in é mais rápido”, destaca a diretora de Operações do Concais, Sueli Martinez.

Se a viagem for nacional, RG ou carteira de habilitação são aceitos. Porém, o passaporte válido será necessário nos cruzeiros à Terra do Fogo e nos cruzeiros transatlânticos entre o Brasil e a Europa.

Em caso de viagens para o Mercosul, como para Argentina, Chile ou Uruguai, poderá ser utilizado RG com foto e assinatura atualizados. Não serão aceitos outros documentos de identificação profissional. Menores de idade que irão viajar desacompanhados dos responsáveis, além da autorização para viajar, precisam apresentar autorização para hospedagem.

O documento está disponível no site do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, no [www.tjsp.jus.br](http://www.tjsp.jus.br).

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 16/11/2022

### NAVIO DE 347 METROS RETORNA AO PORTO DE SANTOS NESTA QUARTA

Chegada de navio mercante APL Yangshan, da empresa CMA CGM, será acompanhada pela Capitania dos Portos

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**Manobra consolida as operações dos navios de 340 a 366 metros (Classe New Panamax) Foto: Matheus Tagé/AT**

O Porto de Santos receberá novamente, na manhã desta quarta-feira (16), o navio mercante APL Yangshan, da empresa CMA CGM S, de 347,09m de comprimento e 45,27m de boca (largura).

De acordo com a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), o procedimento para entrada da embarcação provocará, entre outras medidas, a Interrupção momentânea da travessia de balsas entre Santos e Guarujá, devendo todas as balsas estarem dentro das “gavetas” (berços de atracação) e sem veículos.

A operação, programada para iniciar às 9h30, tem a atracação no Terminal Santos Brasil S/A (Tecom-3) prevista para 10h40. E contará com a escolta de embarcações da CPSP, do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste e da Guarda Portuária, com o propósito de garantir a Segurança da Navegação durante o deslocamento do navio no acesso ao terminal, onde acontecerão as operações portuárias.

A manobra consolida as operações dos navios de 340 a 366 metros (Classe New Panamax) e acontece após estudos, simulações e reuniões do Agente da Autoridade Marítima (AAM), Autoridade Portuária, Tanque de Provas da Universidade de São Paulo, Praticagem de São Paulo e outras instituições diretamente ligadas às atividades operacionais.

A operacionalização dos navios da Classe New Panamax obedecerá condições como: levantamentos hidrográficos, em todos os trechos do canal, atualizados; as condições de mar, vento e visibilidade favoráveis; a realização por dois práticos com experiência; e interrupção momentânea do tráfego de navios no canal do porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 15/11/2022

### SISTEMA FACILITA CONSULTA A ESTATÍSTICAS NO PORTO DE SANTOS

Ferramenta Estatísticas Online foi lançada pela Santos Port Authority e pode ser acessada no site da estatal

Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**Autoridade Portuária divulga registros de movimentação no Porto de Santos desde o início de 1976 Foto: Carlos Nogueira/AT**

Divulgar dados estatísticos sobre a movimentação do Porto de Santos com maior agilidade é o objetivo de um novo sistema de divulgação da Santos Port Authority (SPA). O Estatísticas Online (EO), ferramenta de business intelligence, foi lançado na quinta-feira e pode ser acessado no site da estatal.

A Autoridade Portuária divulga registros de movimentação do Porto desde 1976. Com o tempo, as informações dos mensários estatísticos passaram a ser apresentadas em PDF, no site. Porém, havia o desafio de integração com bases externas e a possibilidade de pesquisas padronizadas.

Segundo a empresa, o novo sistema dará maior confiabilidade e agilidade às consultas das estatísticas de movimentação de cargas no cais santista, permitindo que o usuário selecione os parâmetros de sua pesquisa, de acordo com suas necessidades. Ele foi desenvolvido por técnicos da própria empresa, com colaboração da comunidade portuária.

Na última quinta-feira (10), antes de pedir demissão, o então diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da SPA, Bruno Stupello, disse que a ferramenta sofrerá constantes melhoramentos. “A ideia é ir reduzindo esse delay de tempo entre a atualização e a divulgação da base com a movimentação em tempo real no cais. Nós vamos, em princípio, começar a soltar do mês anterior até o dia 15 do mês corrente, mas a ideia é que isso seja estreitado, trazendo quase em tempo real essa informação no site”.

O sistema de consulta anterior permanecerá disponível até o fim do mês que vem. A partir de janeiro, as informações estarão somente no EO. Serão disponibilizadas consultas pormenorizadas da movimentação de cargas por berço de atracação, tipo de carga e por terminal, entre outros, desde 2005. O sistema conta com uma tela resumo com os comparativos mensais e anuais e com os recordes de movimentação, inclusive por tipo de carga.

“Internamente, nós trabalhamos com informações de seis horas de diferença entre a movimentação e a base de dados que nós apuramos. Nosso painel de controle na Diretoria de Operações tem uma diferença de seis horas apenas. Vamos trabalhar para que isso possa ser divulgado com menor espaço de tempo possível”.

Para acessar o sistema, não é necessário cadastro. Dúvidas e sugestões podem ser encaminhadas para o e-mail [estatisticas@brssz.com](mailto:estatisticas@brssz.com). O EO pode ser acessado por meio do link(<https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacio%20nais/estatisticas/estatisti%20cas-online-b-i>).

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 16/11/2022

## PORTO DE SANTOS RECEBE ESTRUTURAS DE FOGUETE E PLATAFORMA

Carga inédita, que veio da Coreia do Sul, exigiu operação especial  
Por: [ATribuna.com.br](http://ATribuna.com.br)



**As estruturas estavam acomodadas em contêineres flat rack, específicos para cargas com excesso de peso Foto: Divulgação**

O Porto de Santos recebeu uma carga inédita no início do mês. Componentes que fazem da estrutura de um foguete foram desembarcados na Margem Esquerda, na Área Continental, no terminal DP World Santos. Por conta do porte da mercadoria, foi necessária uma operação especial na instalação portuária.

O desembarque inédito aconteceu no último dia 3. Cerca de 15 profissionais do terminal atuaram na operação da carga, que foi removida do navio por meio de içamento.



As peças do foguete chegaram a bordo do navio Hyundai Grace, do armador Hyundai, e pesam mais de 100 toneladas. Elas estavam acomodadas em contêineres flat rack, que são específicos para cargas com excesso de peso.

O carregamento contém partes da plataforma de lançamento, como peças, conjunto de ferramentas, estruturas de elevação e veículos. A gestão da armazenagem da operação ficou a cargo da integradora de cargas Asia Shipping, que em parceria com o terminal, apresentou uma solução logística para essa operação.

A carga saiu do Porto de Busan, na Coreia do Sul, e tem como destino o centro de lançamento de Alcântara, cidade vizinha a São Luís (MA). De acordo com a DPW, outras oito estruturas deverão desembarcar no terminal nos próximos meses.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 16/11/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

### ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL DOS PORTOS PÚBLICOS MANTÉM-SE SUPERIOR AOS TERMINAIS PRIVADOS

Média geral dos portos públicos é de 77,38 e dos terminais privados é de 58,96. Porto de Itajaí lidera o ranking das instalações públicas e Pecém é o melhor entre os TUPs

Brasília, 11/11/2022 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade, divulgou, nesta sexta-feira (11), os resultados do Índice de Desempenho Ambiental – IDA das instalações portuárias do país, referente ao ano de 2021.

**Acesse o painel do IDA**(<http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda/>)

De acordo com o indicador da Agência, os 31 portos públicos avaliados apresentaram, na média geral de 77,38 pontos no IDA, em 2021. Em 2020, a nota geral foi de 76,28. Já os 105 Terminais de Uso Privado (TUPs) analisados mostraram uma queda no comparativo entre os dois últimos anos, saindo de 61,60, em 2020, para 58,96, no último ano.

No ranking dos portos públicos, o destaque vai para o Porto de Itajaí (SC), com 99,82 pontos, Paranaguá (PR), teve nota 99,29 e Santarém (PA) ficou com 97,33. Os portos de Itaqui (MA) e São Francisco do Sul (SC) completam a lista dos cinco mais bem avaliados. Já os portos de Santana (AM), Porto Velho (RO) e Maceió (AL) estão entre as 31 instalações avaliadas com as menores notas no indicador da Agência.

Entre os Terminais de Uso Privados (TUPs), os melhores resultados foram obtidos por Pecém (CE), que alcançou o índice de 98,14 pontos, seguido de Ponta da Madeira (MA), que obteve 97,01, e, em terceiro lugar, o Terminal da Alumiar, com nota 96,09. Porto Itapoá e Ilha Guaíba – TIG completam o ranking dos cinco mais bem avaliados.

#### Instalações portuárias melhor avaliadas

<b>Porto Público</b>	<b>UF</b>	<b>IDA 2021</b>	<b>IDA 2020</b>
Itajaí	SC	99,82	99,82
Paranaguá	PR	99,29	99,29
Santarém	PA	97,33	90,82
Itaqui	MA	97,30	96,55
S. Francisco do Sul	SC	96,95	96,95



### Terminal Privado

	UF	IDA 2020	IDA 2021
Terminal Portuário do Pecém	CE	-	98,14
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira	MA	99,37	97,01
Terminal Portuário Privativo da Alumar	PA	90,24	96,09
Porto Itapoá Terminais Portuários	SC	98,00	96,02
Terminal da Ilha Guaíba – TIG	RJ	91,56	95,74

### Maiores evoluções

Os três maiores saltos em desempenho entre os portos privados, em 2021, na comparação com o ano anterior, foram registrados pelo Terminal Ternium Brasil (RJ), que avançou de 57,92 para 80,17 pontos; seguido do Terminal Trombetas (PA), que pulou de 45,87 para 66,71 pontos; e o Terminal Vila do Conde (PA), que nessa última avaliação atingiu 58,51 pontos, contra 40,26 pontos de 2020.

Entre os portos públicos, o destaque ficou com o Porto de Itaguaí (RJ), que passou de 62,67 para 80,12 pontos. O Porto do Forno (RJ) também apresentou uma evolução de 15,41 pontos entre os quesitos ambientais; e o Porto de Porto Alegre (RS), que avançou de 31,25 para 45,90 pontos em 2021.

### O IDA

A ANTAQ é a primeira agência reguladora que possui uma gestão voltada às questões do meio ambiente, sempre esteve à frente desse tema, sendo uma referência no setor. O IDA é composto por 38 indicadores relacionados à conformidade legal vigente e as boas práticas em gestão ambiental, saúde e segurança de operações.

Entre os indicadores que são avaliados pelo IDA, estão a situação da licença ambiental e a existência de licença de operação, quantidade e qualidade de técnicos no núcleo ambiental, prevenção de riscos, auditoria ambiental, ação de retirada de resíduos de navios, consumo e eficiência no uso de energia, monitoramento da fauna e da flora e planos de contingência de saúde.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone: (61) 2029-6520**

**FAX: (61) 2029-6517**

**E-mail: asc@antag.gov.br**

**Data: 16/11/2022**

## ANTAQ PREMIA 39 EMPRESAS DO SETOR PORTUÁRIO E TRABALHOS COM FOCO EM GOVERNANÇA SOCIOAMBIENTAL

Premiação busca reconhecer a melhoria da prestação de serviços por partes das empresas reguladas, além de incentivar a pesquisa e a produção técnico-científica relacionada ao setor

Brasília, 11/11/2022 – A Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou na quinta-feira (10) a 5ª edição do Prêmio ANTAQ, que visa reconhecer e estimular as melhores práticas e ações do segmento pelos representantes da área. A premiação é um reconhecimento àqueles que contribuem para a melhoria da prestação de serviços das empresas de navegação e instalações portuárias reguladas pela Agência, além de incentivar a pesquisa e a produção técnico-científica.

Nesta edição, a Agência inovou e premiou projetos de iniciativas inovadoras que estivessem relacionados com o atendimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), ou introduzissem critérios ESG (Environmental, Social and Governance).

Com isso, foram reconhecidas empresas atuantes nas atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes aquaviários que tenham adotado trabalhos socioambientais geradores de melhorias institucionais. Com essa iniciativa, é possível contribuir para o aprimoramento do atendimento das demandas da sociedade e para o aumento da eficiência



e sustentabilidade na prestação de serviços e que sirvam de referência para que outros empreendimentos possam adotá-las.

A solenidade foi realizada no Clube Naval de Brasília e contou com a presença de diversas autoridades do setor e do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

### A premiação

Neste ano, foram 39 premiados em quatro categorias: Artigos Técnicos-Científicos (3 premiados), Iniciativas Socioambientais (3 premiados), Conformidade Regulatória (21 premiados em 7 modalidades) e Índice de Desempenho Ambiental - IDA, em 2 modalidades (6 premiados - Maior Índice de Desempenho Ambiental e 6 premiados - Maior Evolução Anual do Índice de Desempenho Ambiental)

### Confira a lista dos premiados.

Desde a sua primeira edição, em 2016, o encontro reforça o compromisso da Agência em valorizar o modo aquaviário e estimular a produção e disseminação de conhecimento em prol do desenvolvimento de um dos segmentos de maior importância para o crescimento econômico do país e do setor portuário e hidroviário brasileiro.

*Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ  
Fone: (61) 2029-6520  
FAX: (61) 2029-6517  
E-mail: [asc@antag.gov.br](mailto:asc@antag.gov.br)  
Data: 16/11/2022*



Ministério da Infraestrutura

## GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

### EM 2023, O SELO FOMENTO INFRA + INTEGRIDADE TAMBÉM PREMIARÁ EMPRESAS DO SETOR FERROVIÁRIO

Iniciativa busca reconhecer e incentivar adoção voluntária de medidas de integridade por empresas do setor de infraestrutura de transportes terrestres

A edição de 2023 do Selo Fomento Infra + Integridade, premiação promovida pelo Ministério da Infraestrutura, trará novidades: além do setor rodoviário, serão contempladas iniciativas do setor ferroviário. O selo é conferido a empresas do setor de infraestrutura de transportes terrestres que zelem pela integridade institucional e pública. A inclusão do modal ferroviário foi publicada nesta sexta-feira (11), por meio de portaria no Diário Oficial da União, e entra em vigor a partir de 18 de novembro.

Os valores mínimos nos pré-requisitos para participação também sofreram alterações. A execução de obras e serviços de engenharia no setor de infraestrutura de transportes rodoviários que era de, no mínimo, R\$ 82,5 milhões nos últimos cinco anos, passou para R\$ 70 milhões pelo mesmo período. Já a concessão rodoviária firmada com a União de, no mínimo, R\$ 800 milhões de investimentos operacionais realizados nos últimos 15 anos ou previstos para os próximos 10 anos passou para, no mínimo, R\$ 900 milhões.

Além disso, foi incluído mais um requisito: concessão ou autorização ferroviária de, no mínimo, R\$ 900 milhões de investimentos realizados nos últimos 15 anos ou previstos para os próximos dez anos. Vale lembrar que o Selo Fomento Infra + Integridade ainda avalia se as empresas concorrentes desenvolveram boas práticas de governança, compreendendo integridade, ética, transparência, conformidade, responsabilidade social, sustentabilidade e prevenção à fraude e à corrupção.

O comitê gestor de 2023 deve ser instituído num prazo de 120 dias e contará com estrutura, composição, atribuições e funcionamento definidos pelo Mlnfra. A regulamentação do processo de concessão também será definida posteriormente por meio de edital a ser publicado pela pasta.

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

*Data: 16/11/2022*

### **IP4 DE ANORI FACILITARÁ MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E PASSAGEIROS NO INTERIOR DO AMAZONAS**

Estrutura concluída pelas equipes do DNIT trará mais segurança e permitirá acesso em época de vazante do rio



**Investimento de R\$ 17 milhões melhora transporte de pessoas e cargas no Norte do país - Foto: DNIT/Divulgação**

Moradores de Anori, no interior do Amazonas, já podem contar com a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4), em operação desde o início desta sexta-feira (11). O empreendimento, que teve investimento de R\$ 17 milhões, vai favorecer a movimentação de cargas e passageiros em toda a microrregião, proporcionando à

população mais eficiência e segurança.

As obras realizadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) incluem rampa de concreto armado com 102 metros, cais flutuante, ponte móvel com 16m x 7,80m, terminal de embarque e desembarque de passageiros com 161m<sup>2</sup> e câmara frigorífica, com 50 m<sup>2</sup> para armazenamento. Antes da construção da IP4, o município localizado a 234 quilômetros da capital Manaus contava apenas com um flutuante: a estrutura era de difícil acesso em época de vazante e ela não atendia embarcações de pequeno porte, que ficavam acostados de forma desordenada e sem controle de frequência.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

*Data: 16/11/2022*

### **MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIVULGA DOCUMENTO QUE CONSOLIDA AS POLÍTICAS VOLTADAS ÀS MPES E À INDÚSTRIA BRASILEIRA**

A publicação 'Política Brasileira para Competitividade e Produtividade 2019–2022' visa facilitar o processo de transição de governo, destacando ações que impulsionam a economia nacional

As ações executadas, desde o início de 2019, focadas na melhoria do ambiente econômico, aumento da competitividade e da produtividade, que contaram de forma direta ou indireta com a participação da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), estão consolidadas no documento "Política Brasileira para Competitividade e Produtividade 2019–2022", divulgado nesta segunda-feira(14/11). É um amplo estudo da Sepec para facilitar o processo de transição de governo.

O trabalho foi construído sob sete linhas-mestras (que formam os capítulos da publicação): estímulo a investimentos privados; simplificação de procedimentos, com a maior confiança nos cidadãos e

empresas; facilitação e ampliação do acesso ao crédito; ampliação e melhor direcionamento dos incentivos à inovação; melhoria da capacidade de concorrência internacional; melhoria do ambiente regulatório; e, por fim, melhoria do ambiente de trabalho.

Na elaboração desse balanço foram considerados 330 atos normativos publicados no Diário Oficial da União (DOU) desde o início de 2019, considerando as ações que envolveram a Sepec (que tem atuação transversal, em interlocução constante com outras Secretarias Especiais de todo o ME). Todo esse conjunto de medidas gerou um saldo de simplificação, maior previsibilidade e ampliação da concorrência para a economia brasileira, aponta o secretário especial adjunto de Produtividade e Competitividade do ME, Marcelo Varella.

Varella destaca que o documento mostra, de forma clara, os impactos desse conjunto de ações para a economia nacional e a importância da continuidade das medidas implantadas. Ele destaca que as medidas geraram efeitos positivos concretos sobre o ambiente de negócios, competitividade e produtividade, geração de emprego e renda.

“A lógica comum subjacente foi criar incentivos à ampliação do investimento privado em todas as áreas da economia; simplificar procedimentos, a partir da maior confiança no cidadão e nas empresas; facilitar e expandir o acesso ao crédito; ampliar os incentivos à inovação produtiva, em empresas; melhorar a capacidade de concorrência internacional e o ambiente regulatório; e propiciar melhores condições de contratação e qualificação de pessoal”, cita o documento. O estudo ressalta que as medidas ligadas à produtividade e competitividade são essencialmente transversais.

### Capítulos

**O Capítulo 1** — Estímulo a investimentos privados — apresenta avanços nas áreas de energia, transportes, telecomunicações, saneamento e infraestrutura hídrica, mineração e medidas transversais de estímulo ao investimento produtivo. São destacadas iniciativas de abertura do mercado, redução de tributos, melhoria da governança e estímulo à inovação.

**No Capítulo 2** — Simplificação de procedimentos, com a maior confiança nos cidadãos e empresa — estão presentes as medidas tomadas para a facilitação da abertura, fechamento e funcionamento de empresas, das figuras societárias e no relacionamento do setor privado com o Estado.

Dados sobre o Cadastro Positivo; a expansão do crédito para os Microempreendedores Individuais (MEIs), micro e pequenas; novos instrumentos jurídicos e garantias para o crédito rural; maior prazo e garantia para o crédito habitacional são temas tratados no **Capítulo 3** — Facilitação e ampliação do acesso ao crédito —; que detalha também os impactos do perdão e refinanciamento do crédito estudantil e das medidas de facilitação do investimento estrangeiro.

**Já o Capítulo 4** — Ampliação e melhor direcionamento dos incentivos à inovação — mostra os impactos da Estratégia Nacional de Propriedade Intelectual; do programa de Empreendedorismo Inovador: Apoio às startups brasileiras; estímulos à indústria 4.0 e à indústria de semicondutores; tecnologias da informação e comunicação (TICS); Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) na Zona Franca de Manaus (ZFM); e de inovação no setor de comércio eletrônico e na construção civil.

Os resultados das medidas relacionadas ao tema “Melhoria da capacidade de concorrência internacional” estão presentes no **Capítulo 5** (como o aperfeiçoamento das metodologias de avaliação de projetos de infraestrutura).

**O Capítulo 6** — Melhoria do ambiente regulatório apresenta resultados de ações referentes a previsibilidade e responsabilidade regulatória; uniformização com práticas regulatórias transnacionais; mitigação de riscos; redução de barreiras regulatórias no setor de saúde; melhoria regulatória em projetos de infraestrutura; aprimoramentos regulatórios na concessão de rodoviárias; além de regulação e economia verde.



**Por fim, o Capítulo 7** — Melhoria do ambiente de trabalho — apresenta os resultados de ações que simplificaram a formalização do emprego e facilitaram o acesso a atividades profissionais.

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

*Data: 16/11/2022*

## **BALANÇA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,78 BILHÃO ATÉ SEGUNDA SEMANA DE NOVEMBRO**

No mês, exportações somam US\$ 11,12 bilhões e importações totalizam US\$ 9,34 bilhões; no ano, saldo positivo é de US\$ 53,13 bilhões, com US\$ 530,42 bilhões de corrente de comércio

Abalança comercial registrou superávit de US\$ 1,78 bilhão em novembro, até a segunda semana, com a corrente de comércio chegando a US\$ 20,46 bilhões, em alta de 15,4%, pela média diária, em relação ao mês de novembro de 2021. Os dados divulgados nesta segunda-feira (14/11) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia apontam crescimento de 28,8% nas exportações, que somaram US\$ 11,12 bilhões no período, e aumento de 2,6% nas importações, que totalizaram US\$ 9,34 bilhões.

No acumulado do ano, até a segunda semana de novembro, o superávit chegou a US\$ 53,13 bilhões, recuando 2,7% na comparação com o período de janeiro a novembro do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio aumentou 22,4%, atingindo US\$ 530,42 bilhões, com US\$ 291,78 bilhões de exportações (+19,6%) e US\$ 238,64 bilhões em importações (+26%).

Considerando apenas a segunda semana de novembro, o superávit foi de US\$ 920 milhões. A corrente de comércio chegou a US\$ 12,229 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,575 bilhões e importações de US\$ 5,654 bilhões.

### **Desempenho dos setores**

A Secex observou crescimento das vendas de todos os segmentos neste mês, até a segunda semana. O aumento foi de 62,9% nas exportações da Agropecuária, que somaram US\$ 2,06 bilhões; de 21,1% nas da Indústria Extrativa, que chegaram a US\$ 2,54 bilhões; e de 22,6% nos embarques da Indústria de Transformação, que alcançaram US\$ 6,39 bilhões.

Do lado das importações, houve queda de 27,2% nas compras da Agropecuária, que ficaram em US\$ 163,82 milhões, e redução de 13,9% nas da Indústria Extrativa, que chegaram a US\$ 631,99 milhões. Já os desembarques para a Indústria de Transformação aumentaram 6,8%, alcançando US\$ 8,46 bilhões.

Veja os principais **resultados da balança comercial**([https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg\\_principal\\_bc/principais\\_resultados.html](https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html))

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

*Data: 16/11/2022*

## **PRORROGADA CONSULTA SOBRE FLEXIBILIZAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS**

Interessados em participar da tomada de subsídios podem encaminhar contribuições até o dia 5 de dezembro

A Secretaria de Acompanhamento Econômico da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia prorrogou o prazo da Tomada de Subsídios Seae/Sepec/ME nº 02/2022 para o recebimento de contribuições relacionadas aos dispositivos da Lei nº 6.404/1976 que regulam a obrigatoriedade de distribuição de dividendos pelas empresas do tipo Sociedades Anônimas no ambiente virtual Participa + Brasil. O prazo para envio de contribuições vai até o próximo dia 5 de dezembro.



A Tomada de Subsídios visa levantar questões regulatórias e concorrenciais sobre o tema. A Seae entende que os dispositivos legais que obrigam a distribuição de dividendos podem dificultar o acesso das empresas ao financiamento via mercado de capitais e, com isso, encarecerem seu financiamento, eventualmente provocando um menor nível de investimento e, portanto, de concorrência na economia.

Os subsídios vão complementar a análise investigativa da Secretaria acerca dos efeitos sobre a concorrência e outros incentivos à eficiência econômica decorrentes dessas normas, bem como garantir ampla participação dos segmentos afetados e demais interessados no tema sob análise.

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

**Data: 16/11/2022**

## **NORMA IRÁ REGULAMENTAR ORDEM DE PAGAMENTO DE BENS E SERVIÇOS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

Começa a vigorar em dezembro a Instrução Normativa que regulará a ordenação cronológica dos pagamentos da União, aumentando a transparência e a confiança dos fornecedores

No próximo dia 1º de dezembro, entra em vigor a Instrução Normativa (IN) nº 77, que regulamenta o procedimento administrativo para operacionalização e controle da ordem cronológica de pagamento de bens e serviços na Administração Pública Federal. A norma foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) no dia 7 de novembro. Ela regula o pagamento das obrigações relativas ao fornecimento de bens, locações, prestação de serviços e realização de obras nos termos do artigo 141 da Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21).

A ordenação cronológica permite aprimorar os instrumentos de gestão e controle de pagamentos realizados pela União de forma a aumentar a transparência e a confiança dos fornecedores nos procedimentos licitatórios. De acordo com a regulamentação, os prazos para liquidação e pagamento são cláusulas necessárias nos instrumentos de contrato e limitados a dez dias úteis para a liquidação da despesa, a contar do recebimento da nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente pela administração; e dez dias úteis para pagamento, a contar da liquidação da despesa.

A nova norma estabelece o Sistema Compras.gov.br Contratos como ferramenta para a operacionalização e o controle da ordem cronológica de pagamento. Além disso, estabelece que a liquidação de despesa seja o marco inicial para efeito de inclusão do crédito na sequência de pagamentos, definindo prazos para liquidação e pagamento.

A Instrução Normativa fixa, também, cautelas adicionais, como a necessidade de demonstração do adimplemento da prestação contratual, cumprimento das demais exigências legais e contratuais exigíveis e, ainda, a regularidade trabalhista dos empregados da contratada nos casos de contratos de prestação de serviços com regime de dedicação exclusiva de mão de obra

### **Eficiência administrativa**

De acordo com o secretário de Gestão do Ministério da Economia, Renato Fenili, a atualização da ordem cronológica de pagamentos se mostra essencial na busca da eficiência administrativa, em especial na observância ao princípio do planejamento e da celeridade.

“A nova IN aprimora as regras para a operacionalização e o controle da ordem cronológica de pagamentos, além de propiciar mais transparência e padronização aos processos de contratação realizados pela administração pública. A norma também cria mecanismos para garantir o cumprimento dos prazos e o atendimento ao planejamento financeiro previsto”, destacou Fenili.

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

**Data: 16/11/2022**



### **PUBLICADO NESTA SEXTA-FEIRA (11/11) O EDITAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CEASAMINAS**

Leilão da empresa ligada ao Ministério da Agricultura está marcado para a tarde do dia 22 de dezembro, na sede da B3, em São Paulo

Foi publicado, nesta sexta-feira (11/11), no Diário Oficial da União, o edital com informações sobre as condições de desestatização da Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S.A. — CeasaMinas, empresa de economia mista do governo federal, sob a supervisão do Ministério da Agricultura. O leilão está marcado para o dia 22/12, às 13h, na sede da B3, em São Paulo (SP). Já a data da entrega das propostas está prevista para o dia 16 de dezembro de 2022, das 9h às 13h, também na B3.

A desestatização da Ceasaminas consiste na venda de dois grandes terrenos greenfield (sem uso nem projeto) localizados em Contagem (lote 1) e da empresa (lotes 2) ou desses dois ativos em conjunto (lote 3). Ademais, o vencedor que arrematar a empresa assinará contrato de concessão de uso com o estado de Minas Gerais para operar os Mercados Livres do Produtor (MLP) atualmente geridos pela empresa.

Acesse o edital de desestatização(<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/aviso-de-licitacao-leilao-bndes-n-3/2022-ceasaminas-ppi/pnd-443125986>) da Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S.A. — CeasaMinas e seus anexos

Os investimentos da ordem de R\$ 27 milhões logo no início da concessão do MLP. Além de promoverem geração de empregos, renda e tributos, eles também vão beneficiar diretamente as populações da Região Metropolitana de Belo Horizonte, em especial de Contagem, além dos municípios de Uberlândia, Juiz de Fora, Governador Valadares, Caratinga, Barbacena e Uberaba, e, de maneira indireta, as cidades de Maria da Fé e Patrocínio.

O secretário especial do Programa de Parcerias de Investimentos, do Ministério da Economia, Bruno Westin, relacionou o empenho da equipe e os benefícios para os usuários. “Chegamos à última etapa da desestatização da CeasaMinas, prevista no Programa Nacional de Desestatização e no Programa de Parcerias de Investimentos. O projeto permitirá a retomada do desenvolvimento e de investimentos, beneficiando diretamente as populações da Região Metropolitana de Belo Horizonte e região”, afirma.

Pedro Capeluppi, secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados, do Ministério da Economia, também ressalta os benefícios do projeto. "Muito mais do que uma privatização, a conclusão desse projeto encerra uma questão que persiste há 20 anos. A União recebeu a empresa do estado de Minas Gerais com a obrigação de transferi-la para a iniciativa privada. Essa demora impediu o desenvolvimento da região e a melhoria da qualidade de vida de todos que frequentam diariamente o local. A desestatização vai trazer enorme ganho de qualidade a todos os envolvidos", conclui.

A Companhia iniciou sua operação em 1974 e tem por objeto a administração de entrepostos de abastecimento em seis municípios mineiros. No final da década de 1990, no contexto da renegociação de dívida do estado de Minas Gerais, o controle sobre a companhia foi transferido para a União.

#### **Transparência**

O projeto de desestatização foi apresentado para a sociedade em audiência pública(<https://www.youtube.com/watch?v=ukpVjk3vXyE>) em 19 de outubro de 2021, na cidade de Belo Horizonte/MG, e permanece disponível ao público desde então. Na sequência, em 4 de novembro, foram disponibilizadas todas as informações colhidas e processadas no âmbito dos estudos contratados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), bem como os aperfeiçoamentos ocorridos durante as análises realizadas pelos órgãos de controle. Essa

documentação está disponível (<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/processos-em-andamento/desestatizacao-ceasaminas>) a qualquer investidor interessado nos ativos.

Ainda com o objetivo de ampliar a divulgação, o BNDES, em conjunto com a consultoria contratada para assessoramento da promoção da venda a potenciais investidores, realizou diversas interações com relevantes atores do mercado no intuito de alavancar o engajamento na futura transação. Houve ainda divulgação do projeto em parceria com o GRI Club em evento realizado dia 26 de abril de 2022. Na ocasião, estavam presentes 33 participantes, dentre os quais gestores de fundos, incorporadores e investidores do segmento imobiliário e logístico.

Por fim, está prevista a realização de roadshow para ampla divulgação. Também já há dezenas de potenciais investidores mapeados pelo BNDES que serão oportunamente contatados para organização dos encontros.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF  
Data: 16/11/2022*



## PORTAL PORTO GENTE

### NORSUL CONQUISTA 2º LUGAR NO PRÊMIO ANTAQ 2022 EM CONFORMIDADE REGULATÓRIA

*Redação Portogente*

Classificação reforça compromisso da empresa com a Governança



A Norsul, empresa de navegação e logística integrada, acaba de conquistar o 2º lugar na categoria Conformidade Regulatória para Cabotagem e Longo Curso do Prêmio Antaq 2022 - premiação que visa reconhecer as empresas do setor em destaque das boas práticas de Governança Socioambiental, além da melhoria dos serviços de transporte aquaviário em favor da sociedade. O marco reforça o compromisso da marca com as ações de ESG e do propósito da Norsul em fazer o bem para as pessoas e o planeta, um dos valores da empresa.

"Esse é o resultado da confiança depositada pelos clientes na Norsul, e também o reconhecimento dos esforços que a companhia dedica para uma desempenhar as boas práticas da Governança. O prêmio reflete nossos valores e compromisso com a sociedade, a indústria e o mundo", comemora Angelo Baroncini, Presidente-Diretor da Norsul.

A empresa realiza um trabalho de inteligência no mapeamento e atualização das obrigações regulatórias. Assim, qualquer mudança de um dos marcos indicados pela Antaq, são reportadas para treinamento imediato das áreas envolvidas aquela função na Norsul. Tudo com intuito de adaptar o que for ao novo procedimento conforme orientação do órgão regulatório dos transportes aquaviários do país, a Antaq.

Um marco importante para essa conquista foi a absorção da área Regulatória e de Contratos pelo Jurídico, que ocorreu neste ano de 2022, consolidando uma área de prática regulatória mais integrada, moderna, estruturada e compatível com os planos de expansão da Norsul. A mudança foi justamente com o intuito de criar sinergia entre o trabalho de inteligência regulatória e a interlocução da empresa com a Antaq.

E tem inovação também: está em desenvolvimento uma plataforma interna de gestão das informações regulatórias, que continuará proporcionando segurança nos dados e trará mais eficiência no processo de conformidade regulatória. A expectativa da Norsul é iniciar o ano que vem com esse painel em plena atividade para ser mais um canal de atendimento das obrigações junto à Antaq.

O critério utilizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários é a fiscalização de todas as empresas do setor nos últimos anos, com a análise de recorrência e de materialidade de eventuais infrações regulatórias e os seus respectivos impactos na sociedade. Ao premiar uma empresa, a Antaq reconhece a excelência daquela organização na operação e na gestão dos serviços oferecidos.

"O engajamento de todas as áreas vem sendo fundamental para mantermos os bons indicadores de conformidade regulatória com a Antaq", finaliza Baroncini.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 16/11/2022**

## REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS NO GOVERNO LULA

**Editor Portogente**

Nenhum país tem condições de ignorar a necessidade de competir

No governo Lula, o modelo de administração do Porto de Santos poderá ser regionalizado e mais produtivo. Como sindicalista e político, a história de Luís Inácio Lula da Silva narra seus sucessos na arte da negociação. Foi assim a sua última vitória eleitoral, há 15 dias, para presidente da República, no seu terceiro mandato e um feito político pioneiro no Brasil, conquistada com uma ampla e robusta frente partidária. É hora da comunidade do principal complexo portuário do Brasil negociar, estrategicamente, competitividade para o seu porto no governo que inicia em 45 dias.



**Leia também \* TCU expõe um Porto de Santos com futuro ameaçado**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115099-tcu-expoe-um-porto-de-santos-com-futuro-ameacado>

No horizonte dos principais portos mundiais, seus processos envolvem muitos referenciais imperativos à inovação. Uma boa preparação facilita uma negociação eficaz. Um bom começo será corrigir os erros do passado, pela aplicação da Lei 12.815/15. Na visão moderna de porto, o Conselho de Autoridade Portuária

(CAP) deve ser restabelecido no seu formato original: a solução junto ao problema. Um modelo de regionalização que deve abranger a homologação da diretoria da Autoridade Portuária.

**Leia mais \* Estratégia: Sopesp e CAP para regionalizar o Porto de Santos**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114772-estrategia-sopesp-e-cap-para-regionalizar-o-porto-de-santos>

Melhorar de forma contínua a eficácia operacional do Porto de Santos perpassa os limites do seu canal de acesso: a profundidade de 17,4 metros e a geometria com curva de pouco raio. Por isto, recentemente foi preciso implantar uma operação complexa e de baixa produtividade para receber um navio de 347 m de comprimento. Há alternativas estudadas, técnica e economicamente, de expandir para o porto oceânico. Todavia, esses e outros desafios relevantes há muito são tratados sem perspectiva.

**Leia ainda \* Porto de Santos menor do que seu papel**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115087-porto-e-a-cidade-de-santos-tem-uma-relacao-defeituosa>

Decerto, o processo de desestatização do Porto de Santos, em curso, tem muitas incertezas e uma legitimidade distinta do porto privatizado da antiga Companhia Docas de Santos, monopolista e de excelente qualidade operacional. Ao mesmo tempo, a proposta do programa de porto do governo Lula prevê a revisão do atual modelo de privatização, de forma a preservar funções públicas das autoridades portuárias, justificando a busca de eficiência e aumento da produtividade. Entretanto, o atual processo de indicações dos diretores deve ser aprimorado, levando em conta o conhecimento da área de atuação.

**Leia mais \* Os portos e as logísticas na visão do PT**

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114977-os-portos-e-as-logisticas-na-visao-do-pt>

Uma negociação implica que todos os lados precisam ganhar valor. No caso do Porto de Santos tal relação é factível: há competências alinhadas com os propósitos da comunidade portuária e ao projeto político do governo Lula, simultaneamente. Daí a importância de se definir objetivos e prioridades, com metas claras. As respostas da direção da campanha de Lula às perguntas do Portogente, enviadas durante o período eleitoral, em agosto, seguem abaixo.

**Leia também \* Os portos e as logísticas na visão do PT: respostas ao Portogente**

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114967-os-portos-e-as-logisticas-na-visao-do-pt-respostas-ao-portogente>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 16/11/2022



**BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**EDITORIAL – UMA OPORTUNIDADE BINACIONAL**

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

O Brasil Export, maior fórum de debates sobre infraestrutura portuária, logística e transportes do País, realiza sua primeira edição internacional com a realização, amanhã e sexta-feira, do Portugal Export. O evento, que acontecerá nas instalações dos portos de Sines e Lisboa, na própria nação europeia, irá debater o comércio entre os dois países, suas oportunidades de negócios e os avanços em seus complexos marítimos e arranjos de transportes. E um dos pontos altos da programação será a assinatura de um protocolo de cooperação entre a Associação dos Portos de Portugal (APP) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH). O objetivo é impulsionar a troca de experiências e conhecimento entre as duas entidades.

Tanto a APP quanto a AbepH são entidades que reúnem as administrações portuárias de seus respectivos países para a troca de experiências e informações e a promoção de negócios. Assim, é natural que as duas aproveitem a realização do Portugal Export para se aproximarem e firmarem um acordo visando seu mútuo desenvolvimento. A parceria também ecoa os próprios objetivos do fórum internacional, que busca aproximar as duas nações e incentivar sua integração, principalmente nos setores de infraestrutura e no fomento de negócios.

O Brasil passa por um tempo estratégico para o desenvolvimento de sua malha de transporte. Leis estão sendo revistas e processos, redesenhados, de modo a facilitar os investimentos privados nesses segmentos. E nada melhor que a troca de experiências para melhor definir os caminhos que devem ser seguidos, especialmente em um momento em que um novo governo se prepara para assumir a gestão da nação.

Que o acordo seja firmado e, a partir de então, que as administrações dos portos brasileiros e portugueses se aproximem e cada um aprenda com as experiências, os acertos e os erros dos outros. A oportunidade que se desenvolve é importante e pode impulsionar ainda mais o segmento, mas apenas se seu potencial conseguir ser totalmente explorado pelos gestores envolvidos. Caberá, enfim, a eles concretizar o passo dado com a assinatura da parceria e mostrar como Brasil e Portugal podem se ajudar na gestão de suas infraestruturas de transporte.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 16/11/2022*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **AÇU 1**

O Porto do Açú, no Litoral Norte do Rio de Janeiro, receberá um investimento de R\$ 500 milhões. A iniciativa foi anunciada pela Aliseo, companhia brasileira de logística, serviços de energia e infraestrutura. Em reunião na Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais do estado, representantes da empresa comunicaram que esses recursos serão destinados à instalação de uma base de carregamento de flexíveis no complexo marítimo. O início das operações da unidade, previsto para maio do próximo ano, deve gerar 500 empregos na região.

#### **AÇU 2**

Segundo a Aliseo, a Base de Carregamento de Flexíveis do Açú (Baçu) irá ocupar, a princípio, uma área de 160 mil metros quadrados do porto. Ela movimentará bobinas, tramos e acessórios de flexíveis submarinos utilizados pela Petrobras nos campos do pré-sal. De acordo com o diretor da empresa, Leandro Cariello, seus planos para o complexo marítimo são “de longo prazo”. “Temos um contrato de cinco anos com a Petrobras, mas o contrato de arrendamento do terreno é de 30 anos, podendo ser renovados por mais 40 anos”, disse.

#### **SANTOS 1**

A Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) registrou um lucro líquido de R\$ 136 milhões no terceiro trimestre do ano, uma alta de 38,3% em relação ao mesmo período do ano passado. O resultado, recorde para esses três meses, foi impulsionado pelo crescimento da receita, consequência do aumento de 17,2% na movimentação de mercadorias, que chegou a 42,8 milhões de toneladas, a maior marca para um trimestre na história do complexo santista.

#### **SANTOS 2**

No acumulado do ano (de janeiro a setembro), a SPA contabilizou um lucro líquido de R\$ 416 milhões, 55,2% a mais do que nos primeiros nove meses de 2021 e maior do que o obtido em todo o ano passado, quando o superávit foi de R\$ 329 milhões.

#### **COTADO**

O ex-presidente do Banco Fator Gabriel Galípolo foi nomeado para integrar o grupo técnico de Infraestrutura da equipe de transição. O anúncio foi feito pelo vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin, na última sexta-feira. Economista, Galípolo atuou na campanha do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva (PT), apresentando os planos do petista ao mercado. Ele é cotado para chefiar o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 16/11/2022*

## NACIONAL - PARLAMENTARES ENVIAM EMENDAS PARA ADEQUAR ORÇAMENTO DE INFRAESTRUTURA

Propostas aprovadas em comissões têm como objetivo de amparar eventuais despesas extraordinárias em âmbito nacional

Por **TALES SILVEIRA** - [tales@portalbenews.com.br](mailto:tales@portalbenews.com.br)



**BR-135/MA: uma das emendas de remanejamento aprovadas tem como objetivo a manutenção e obras nessa rodovia, além da 222/MA**

Parlamentares do Congresso aprovaram emendas de comissão para agregar ao orçamento de infraestrutura no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2023. As aprovações aconteceram na última semana, na Comissão de Infraestrutura do Senado e na Comissão de Viação e Transportes.

Ambas as casas aprovaram uma emenda no valor de R\$ 3,5 bilhões, destinada à conservação e recuperação de avos de infraestrutura da União. O objetivo é possibilitar um valor de apoio para o setor de infraestrutura nacional. Também foram aprovadas emendas específicas para rodovias e hidrovias brasileiras.

Cada comissão temática pode propor “emendas de comissão” à Comissão Mista de Orçamento (CMO). A comissão tem até oito emendas, sendo quatro de apropriação e quatro de remanejamento. As de apropriação são as que acrescentam dotações anulando valor equivalente de outras verbas da chamada Reserva de Recursos. Já as emendas de remanejamento não mexem com a reserva de contingência.

A partir daí, todas as emendas são analisadas pelo relator, senador Marcelo Castro (MDBPI), votadas pela CMO e, em seguida, pelo Congresso junto com a peça orçamentária. Portanto, todas as emendas apresentadas podem ser alteradas e seus valores não necessariamente serão acatados.

### Outras emendas

Das emendas de remanejamento aprovadas, duas foram para o Departamento Nacional de Infraestrutura Rodoviária (Dnit) para manutenção e obras nas BRs 135/MA e 222/MA. Também foi aprovado um aporte de R\$ 120 milhões para a construção de trecho rodoviário entre a divisa Bahia-Piauí e a divisa Piauí-Maranhão, na BR-235/PI.

A comissão aprovou ainda mais duas emendas de apropriação. A primeira, no valor de R\$ 150 milhões, tem como objetivo fazer adequação do trecho rodoviário Jaraguá do Sul-Porto União, na BR-280/SC. A segunda é para a construção de trecho na rodovia Itacarambi, divisa Minas Gerais Bahia, na BR-135/MG. O valor aprovado foi também de R\$150 milhões.

Na parte do Senado, a Comissão de Infraestrutura aprovou outras quatro emendas de remanejamento. Destaque para a emenda de R\$ 97 milhões para adequação de trecho rodoviário Bataguassu-Porto Murtinho, na BR-267/ MS, e R\$ 50 milhões para apoio à implantação de melhoramentos no canal de navegação do Rio Taquari, na região Centro-Oeste.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 16/11/2022**

### NACIONAL - BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,78 BILHÃO NA 1ª QUINZENA DE NOVEMBRO

As exportações subiram 28,8% e somaram US\$ 11,12 bilhões e as importações tiveram aumento de 2,6%, totalizando US\$ 9,34 bilhões

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)

O comércio exterior brasileiro registrou crescimento nas duas primeiras semanas de novembro, alcançando um superávit de US\$ 1,78 bilhão no período. As exportações subiram 28,8% e somaram US\$ 11,12 bilhões e as importações tiveram aumento de 2,6%, totalizando US\$ 9,34 bilhões. Com isso, a corrente de comércio da balança comercial chegou a US\$ 20,46 bilhões, em alta de 15,4%, pela média diária, em relação ao mês de novembro de 2021. Os dados foram divulgados na última segunda-feira (14) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia.

No acumulado do ano, até a segunda semana de novembro, o superávit chegou a US\$ 53,13 bilhões, recuando 2,7% na comparação com o período de janeiro a novembro do ano passado, pela média diária. A corrente de comércio aumentou 22,4%, atingindo US\$ 530,42 bilhões, com US\$ 291,78 bilhões de exportações (+19,6%) e US\$ 238,64 bilhões em importações (+26%).

Considerando apenas a segunda semana de novembro, o superávit foi de US\$ 920 milhões. A corrente de comércio chegou a US\$ 12,229 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 6,575 bilhões e importações de US\$ 5,654 bilhões.

#### Desempenho dos setores

A Secex observou crescimento das vendas de todos os segmentos neste mês, até a segunda semana. O aumento foi de 62,9% nas exportações da agropecuária, que somaram US\$ 2,06 bilhões; de 21,1% nas da indústria extrativa, que chegaram a US\$ 2,54 bilhões; e de 22,6% nos embarques da indústria de transformação, que alcançaram US\$ 6,39 bilhões.

Em relação às importações, houve queda de 27,2% nas compras da agropecuária, que ficaram em US\$ 163,82 milhões, e redução de 13,9% nas da indústria extrativa, que chegaram a US\$ 631,99 milhões. Já os desembarques para a indústria de transformação aumentaram 6,8%, alcançando US\$ 8,46 bilhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/11/2022

### NACIONAL - CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM AGRÍCOLA CRESCE 3% NO PAÍS, APONTA IBGE

A disponibilidade era de 188,8 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



**A pesquisa constatou 8.378 estabelecimentos avós no primeiro semestre, um acréscimo de 2,2% sobre o cenário do segundo semestre de 2021**

A capacidade de armazenagem de produtos agrícolas no Brasil aumentou 3% nos primeiros seis meses deste ano sobre o semestre anterior, perfazendo 188,8 milhões de toneladas. Houve um acréscimo de 2,2% de armazéns em comparação ao segundo semestre de 2021. É o que indica o levantamento do Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) divulgado ontem (9).

Segundo o IBGE, o Rio Grande do Sul possui o maior número de armazéns (2.183), seguido do Mato Grosso (1.416) e Paraná (1.343). Mato Grosso tem a maior capacidade de armazenagem do



País, com 46,9 milhões de toneladas. Deste total, 58,3% são do tipo graneleiro e 35,2% são silos. O Rio Grande do Sul e o Paraná possuem 35,1 e 32,9 milhões de toneladas de capacidade, respectivamente, e o silo é predominante nesses estados.

O estoque de produtos agrícolas totalizou 65,5 milhões de toneladas, uma alta de 10,5% frente às 59,2 milhões de toneladas de 30 de junho de 2021.

No primeiro semestre deste ano, as regiões Norte, Sul e Centro-Oeste tiveram aumentos no número de estabelecimentos de 15,1%, 0,7% e 5,1%, respectivamente, enquanto Nordeste e Sudeste apresentaram quedas de 1,0% e 0,1%. Em relação aos cinco principais produtos agrícolas existentes nas unidades armazenadoras, os estoques de soja representaram o maior volume (35,3 milhões de toneladas), seguidos pelos estoques de milho (19,3 milhões), arroz (5,1 milhões), trigo (2,3 milhões) e café (0,8 milhão). Estes produtos constituem 95,8% do total estocado entre os produtos monitorados por esta pesquisa.

No entanto, o IBGE informou que os dados referentes ao estado do Mato Grosso não foram coletados “devido a dificuldades operacionais”. O instituto esclarece que os volumes estocados de milho e soja do estado foram imputados com base no volume armazenado desses produtos no primeiro semestre de 2021. “A soma do volume estocado de milho nesses estabelecimentos representou 810,9 mil toneladas, 8,3% do volume total armazenado no estado. No caso da soja, a soma do volume estocado nesses estabelecimentos representou 382,1 mil toneladas, 12,3% do volume total armazenado no Estado. Como as safras de milhões de soja não apresentaram grandes diferenças nos últimos dois anos, foi utilizado o mesmo valor estocado em 2021 para 2022. Espera-se coletar os dados desses estabelecimentos na próxima edição”, explicou o instituto em nota.

### Capacidade dos silos

Em termos de capacidade útil armazenável, os silos predominam no País, tendo alcançado 96,1 milhões de toneladas no primeiro semestre, ou 50,9% da capacidade útil total. Em relação ao segundo semestre de 2021, a capacidade dos silos cresceu 4%.

Na sequência, assinalam-se os armazéns graneleiros e granelizados, que atingiram 70 milhões de toneladas de capacidade útil armazenável, 2,1% superior à verificada no período anterior. Este tipo de armazenagem é responsável por 37,1% da armazenagem nacional.

Já os armazéns convencionais, estruturais e infláveis, somaram 22,6 milhões de toneladas, o que representou um aumento de 1,4% em relação ao segundo semestre de 2021. Esses armazéns contribuem com 12,0% da capacidade total de armazenagem.

Os silos predominam no Sul e respondem por 63,5% da capacidade armazenadora dessa região e 48,6% da capacidade total de silos do País. O tipo graneleiros e granelizados é mais frequente no Centro-Oeste, com 52,8% da capacidade da região e 57,2% da capacidade total. Os armazéns convencionais, estruturais e infláveis predominam no Sul (34%) e no Sudeste (31%). Estas duas regiões, juntas, correspondem a 65% da capacidade total de armazéns convencionais, estruturais e infláveis do país.

### Estoques

O estoque de produtos agrícolas totalizou 65,5 milhões de toneladas, uma alta de 10,5% frente às 59,2 milhões de toneladas de 30 de junho de 2021.

No primeiro semestre, houve acréscimos nos estoques de milho (69,1%). Nos demais produtos armazenados, as quedas foram de 4,0% na soja; 6,4% no arroz; 5,7% no trigo; e 19,6% no café. Estes produtos constituem 95,8% do total estocado entre os produtos monitorados pela pesquisa. Os 4,2% restantes são compostos por algodão, feijão preto, feijão de cor e outros grãos e sementes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/11/2022

### NACIONAL - BNDES APROVA R\$ 2,2 BILHÕES À EMBRAER PARA PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE AVIÕES

Financiamento deve ajudar a companhia aérea a retomar a produção de aeronaves nos patamares anteriores à pandemia

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



***A Embraer já produziu mais de 8 mil aeronaves e é atualmente a principal fabricante de jatos comerciais do Brasil***

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou na segunda-feira (14) a aprovação de um financiamento de R\$ 2,2 bilhões à Embraer. O montante será aplicado na produção e exportação de aviões comerciais, com intenção de ajudar a companhia aérea a retomar a produção de

aeronaves nos patamares anteriores à pandemia de Covid-19.

Os recursos serão oriundos do BNDES Exim Pré-embarque, uma linha de crédito criada pelo banco e voltada para produção de bens nacionais destinados à exportação.

De acordo com nota divulgada pela instituição, a execução do financiamento está sujeita ao cumprimento de condições prévias fixadas e à assinatura do respectivo contrato.

O banco destaca que o setor da aviação é considerado estratégico devido à alta tecnologia envolvida, ao emprego de mão de obra qualificada e à capacidade de gerar inovações com impactos positivos na economia do país, além de ser uma indústria relevante para a garantia da “soberania nacional por meio dos produtos de defesa”.

O texto também explica que a nova operação reitera o apoio do banco à indústria aeronáutica e lembra que o BNDES é parceiro da Embraer desde 1997, já tendo financiado cerca de US\$ 25 bilhões em exportações. Esses recursos teriam viabilizado a produção e exportação de mais de 1.275 unidades para companhias aéreas ao redor do mundo.

A Embraer foi fundada em 1969 pelo Governo Federal, e privatizada em 1994. Porém, o governo brasileiro continua sendo acionista e tem direito de veto sobre algumas decisões estratégicas.

A empresa já produziu mais de 8 mil aeronaves e é atualmente a principal fabricante de jatos comerciais de até 150 assentos.

Recentemente, houve tratativas para que seu negócio de aviação comercial fosse abarcado por uma nova empresa — uma joint-venture com 80% de participação da norte-americana Boeing e 20% da Embraer. Mas em 2020, a Boeing desistiu da parceria.

#### **BNDES**

Fundado em 1952 e atualmente vinculado ao Ministério da Economia, o BNDES é o principal instrumento do Governo Federal para promover investimentos de longo prazo na economia brasileira. Suas ações têm foco no impacto socioambiental e econômico no Brasil.

O Banco oferece condições especiais para micro, pequenas e médias empresas, além de linhas de investimentos sociais, direcionadas para educação e saúde, agricultura familiar, saneamento básico e transporte urbano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 16/11/2022

### REGIÃO SUDESTE - NAVIO SÃO LUIZ ESTÁ ATRACADO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

O graneleiro, que colidiu contra a ponte Rio-Niterói na noite de segunda-feira (14), está ancorado entre os armazéns 13 e 14

Por **BÁRBARA FARIAS** [barbara@portalbenews.com.br](mailto:barbara@portalbenews.com.br)



***Acredita-se que o navio São Luiz se deslocou por aproximadamente 1 quilômetro até atingir a Ponte Rio-Niterói***

O navio São Luiz, que colidiu contra a ponte Rio-Niterói, por volta das 18 horas de segunda-feira (14), encontra-se ancorado entre os armazéns 13 e 14, no Porto do Rio de Janeiro (RJ). O reboque da embarcação, que pertence à Navegação Mansur, foi providenciado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), logo após a colisão. Não houve

feridos, pois o navio estava vazio. A Marinha investiga o acidente.

Segundo nota oficial divulgada pela Autoridade Portuária, o graneleiro, que estava fundeado na Baía de Guanabara desde 2016, na área 2F06, “se movimentou em direção aos pilares da ponte Rio-Niterói por causa de rompimento do sistema de fundeio, devido à forte ventania que atingiu a região”.

“Após constatar a movimentação da embarcação, a CDRJ, imediatamente, acionou rebocadores para conter e rebocar o navio; a Capitania dos Portos para ciência e providências cabíveis; e a Eco ponte para interromper o trânsito até a regularização”, esclareceu a companhia.

Após a colisão na noite de segunda-feira (14), a ponte foi fechada em ambos os sentidos, por volta das 18h25, e liberada às 21h33.

No momento do acidente, de acordo com o Alerta Rio, ventos fortes foram registrados nos aeroportos do Galeão (57,4 km/h) e Santos Dummont (53,7km).

O navio São Luiz tem 200 metros de comprimento por 30 metros de largura e estava fundeado próximo à Ilha do Governador, preso a uma âncora de 7,5 toneladas. Acredita-se que o navio se deslocou por aproximadamente 1 quilômetro até atingir a ponte.

Segundo informações, o graneleiro está vazio desde 2018, quando deixou de ser tripulado por marítimos da empresa Navegação Mansur. O São Luiz já chegou a transportar 42 mil toneladas de carga.

A embarcação pertence à Navegação Mansur, fundada pelo pioneiro do setor em São Francisco de Itabapoana, Simão Mansur, ex-deputado estadual pelo Rio de Janeiro e que chegou a ser vice-governador nos anos 1960. Entretanto, uma disputa judicial impede o uso da embarcação.

A batida foi entre os pórticos 11 e 12, no lado de dentro da baía, ou seja, na pista sendo Niterói-Rio. Técnicos da Eco ponte, concessionária que administra a via, vistoriaram o local do acidente para analisar se a estrutura ficou danificada. O guarda corpo da ponte foi atingido pela torre de exaustão, mas o tráfego na rodovia foi liberado após avaliação de engenheiros.

Em nota, a Marinha do Brasil informou que abriu inquérito para investigar as causas do acidente. “A destinação da embarcação São Luiz é objeto de processo judicial. Enquanto aguarda a decisão judicial, a embarcação permanecia fundeada em local predefinido pela Autoridade Marítima, na Baía

da Guanabara, desde fevereiro de 2016, sem oferecer riscos à navegação. Um Inquérito sobre Acidentes e Fatos de Navegação (IAFN) será instaurado para apurar causas, circunstâncias e responsabilidades do acidente", informou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 16/11/2022

## PORTUGAL - CIDADE PORTUGUESA DA GUARDA DEVE GANHAR PORTO SECO EM 2023

Câmara Municipal defende espaço para dinamizar economia local

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**O porto seco deve iniciar a sua atividade no terminal ferroviário existente junto à estação da cidade, segundo o presidente da Câmara Municipal da Guarda**

**PARA A APDL, A CRIAÇÃO DO PORTO SECO NA GUARDA IRÁ TRAZER VANTAGENS PARA A COMPETITIVIDADE DO PORTO DE LEIXÕES, AO ALARGAR A SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA**

Acidade portuguesa da Guarda deve ganhar um porto seco no ano que vem, segundo o presidente da Câmara Municipal da cidade, Sérgio Costa.

Em entrevista recente ele defendeu que a estação aduaneira comece a operar o “mais rápido possível” para dinamizar a economia local e as operações das empresas do segmento logístico.

Costa explicou que o porto seco deve iniciar a sua atividade no terminal ferroviário existente junto à estação da cidade, num espaço menor, até que se tenha o projeto e o local definitivo de um outro porto seco.

Ele justificou que a medida serve para iniciar o quanto antes "as dinâmicas da logística e da economia", ofertando ao setor uma área alfandegada de armazenagem e desembarço de cargas, dentro da cidade da Guarda. “Desde a importação e exportação, tudo a partir da Guarda, naquele espaço”, disse. Enquanto isso, de acordo com o parlamentar, será projetado o futuro porto seco, com uma dimensão “muito maior e noutra local”.

Segundo um decreto-lei publicado em março no Diário da República (DR), o diário oficial do governo português, a gestão do terminal ferroviário de mercadorias da Guarda vai passar da Infraestruturas de Portugal (IP) para a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL).

A decisão vai permitir que seja criado na cidade um grande porto seco, cujo conceito legal criado em 2019 "potência a concentração e o desembarço das mercadorias que circulam entre armazéns de depósito temporário, aumentando a competitividade dos portos e do setor exportador e importador nacional", detalha o texto legislativo.

Sérgio Costa afirmou ainda que o porto seco é "fundamental" para o futuro da Guarda, que tem intenção de se tornar o hub logístico do interior.

“Queremos que a Guarda seja a capital regional da logística e ela tem todas essas potencialidades”, disse, apontando que no território se cruzam duas auto estradas: A25 Aveiro - Vilar Formoso, e A23 Guarda - Torres Novas, além das linhas ferroviárias da Beira Alta e da Beira Baixa.

O presidente da Câmara Municipal ressaltou que a autarquia deseja que as empresas instaladas no município "criem cada vez mais riqueza para atraírem mais gente e criarem postos de trabalho".

### ADPL

Em dezembro de 2020, a APDL, em colaboração com a Câmara Municipal da Guarda, chegou a realizar um seminário online chamado "Porto Seco da Guarda", com o objetivo de iniciar o diálogo com stakeholders da região sobre a criação da estação aduaneira.

Foram abordados temas como a aproximação da região ao porto, a intermodalidade marítima, ferroviária e rodoviária, o desenvolvimento sustentável, o acesso dos agentes locais às diversas entidades envolvidas, bem como o desenvolvimento econômico da região.

O seminário explicou também o porquê da escolha da cidade de Guarda, a 200 quilômetros do Porto de Leixões.

“A instalação deste terminal intermodal afastado do mar, normalmente posicionado em regiões do interior, ligado a um porto marítimo por via férrea e rodoviária traz vantagens a nível social e económico: o aumento da competitividade das empresas da região; atração do investimento; oportunidade de criação de emprego no interior e alargamento do acesso à intermodalidade”, explicou em comunicado, na época.

Destacou ainda a redução de custos de armazenagem e no tempo de transporte, dada a proximidade das estruturas e agilidade aduaneira, “que se traduz numa maior sustentabilidade económica de toda a área envolvente ao município da Guarda”.

Para a APDL, a criação do porto seco irá trazer vantagens para a competitividade do Porto de Leixões, ao alargar a sua área de influência.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 16/11/2022*

### PORTUGAL - PORTUGAL EXPORT TERÁ ASSINATURA DE PROTOCOLO ENTRE ENTIDADES PORTUÁRIAS

Documento será firmado entre a Associação dos Portos de Portugal e a Abeph

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa@portalbenews.com.br](mailto:vanessa@portalbenews.com.br)



**Porto de Leixões, em Portugal: a ideia é que a APP contribua para o desenvolvimento e a modernização do sistema portuário nacional lusitano**

O Portugal Export, primeiro fórum internacional do grupo Brasil Export, que acontecerá nos dias 17 e 18 de novembro no país lusitano, terá a assinatura de um protocolo de cooperação entre a Associação dos Portos de Portugal (APP) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), com intenção de impulsionar a troca de experiências e

conhecimento entre as duas entidades.

AAPP é um órgão sem fins lucrativos constituído em 1991, com o objetivo de ser um fórum de debate e troca de informações de matérias de interesse comum para os portos e para o transporte marítimo de Portugal.

A ideia é que a APP contribua para o desenvolvimento e a modernização do sistema portuário nacional lusitano, assumindo a função de constituir-se como um espaço privilegiado de reflexão e de decisão.

A Abeph, também sem fins lucrativos, tem sede em Brasília e foi fundada em 1958, constituída por empresas que realizam a exploração dos portos no Brasil, e pessoas ligadas às atividades de



estudo, construção, operação ou administração de portos, de instalações portuárias, de meios de transporte ou de usuários de portos.

A associação brasileira tem por finalidade a defesa e a coordenação de interesses, o intercâmbio de informações sobre quaisquer assuntos de natureza portuária, abrangendo estudos, pesquisas sobre aspectos técnicos, econômicos e jurídicos que possam concorrer para o aprimoramento dos métodos de construção, de operação, de administração das instalações e serviços portuários, além de pensar soluções para questões que envolvem o setor através do estudo e o debate em congressos ou reuniões específicas de seus associados.

A Abeph é presidida, desde 2020, pela engenheira Mayhara Chaves, que também é presidente da Companhia Docas (Ceará), e estará presente no Fórum Portugal Export para, além da assinatura, participar da solenidade de abertura do evento e do painel “Boas práticas na gestão de portos/ terminais brasileiros e portugueses”, que acontece no dia 17, às 12h30.

Além dos tradicionais painéis, o Portugal Export terá uma palestra realizada pela Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (Atexp).

### **MISSÃO ESPANHA**

Após a realização do Portugal Export, as autoridades e os empresários brasileiros darão início a uma missão técnica com visitas a portos e terminais logísticos da Espanha. A atividade, que será realizada entre os dias 20 e 24 deste mês, integra a programação anual de eventos do Brasil Export, tradicionalmente encerrada com uma missão a importantes complexos marítimos internacionais.

Neste ano, os destinos escolhidos são os portos de Valência e Barcelona, às margens do Mar Mediterrâneo. Também está prevista a ida ao pólo logístico de Zaragoza, o maior da Europa.

Em Valência, um dos projetos que os visitantes conhecerão é o de ampliação da região norte do complexo, que dobrará a capacidade de movimentação de contêineres, calculada atualmente em 5,6 milhões de TEU anuais. Também estão previstas apresentações da Fundación Valenciaport, entidade ligada à autoridade portuária e responsável por um dos mais conhecidos programas de qualificação profissional do setor em todo o mundo.

Em Barcelona, haverá reuniões com a autoridade portuária, que apresentará seu plano de inovação tecnológica. Entre as ações previstas, está a instalação de uma rede 5G e de novos radares no complexo portuário. Em relação a esses últimos equipamentos, o objetivo é melhorar a coordenação do tráfego marítimo nas áreas internas do porto.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 16/11/2022*

## **PROGRAMAÇÃO – PORTUGAL EXPORT 2022 – 17 E 18 DE NOVEMBRO – SINES E LISBOA**

### **17 | QUINTA**

9h45 – Solenidade de abertura, no edifício-sede da Administração do Porto de Sines

– Fabricio Julião, CEO do Brasil Export

– Marcelo Sampaio, ministro da Infraestrutura do Brasil

– José Luis Cacho, presidente da Administração dos Portos de Sines e Algarve

– Wellington Fagundes, senador da República Federativa do Brasil e presidente da Frente Parlamentar de Logística (Frenlogi)

– Felipe Queiroz, secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura do Brasil

– Mario Povia, secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura do Brasil

– Mayhara Chaves, presidente da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph)



- José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export
- Benjamin Gallotti, presidente do Conselho do Portugal Export

Cerimônia inclui assinatura do Protocolo de Cooperação entre a APP (Associação dos Portos de Portugal) e a ABEPH (Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias)

- 10h15 – Palestra de abertura por Marcelo Sampaio, ministro da Infraestrutura do Brasil
- 10h45 – Palestra ATEXP – Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá
- 11h15 – Coffee break
- 11h30 – Paineis: Agronegócio brasileiro e a sinergia com Portugal

Apresentação: Wellington Fagundes (Mato Grosso-PL), senador da República Federativa do Brasil e presidente da Frente Parlamentar de Logística (Frenlogi)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do Portal BE News

### Expositores

- Regis Prunzel, diretor de Portos da Cargill para a América do Sul
- Edson Souki, gerente de Geral da Odjfell Terminals/Granel Química
- Representantes da Aicep Global Parques | ZILS (Zona Industrial e Logística de Sines)
- Representante da Portsines (Terminal Multipropósito)

12h30 – Painel: Boas práticas na gestão de portos/terminais brasileiros e portugueses

Apresentação: Mario Povia, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura do Brasil

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do Portal BE News

### Expositores

- Gilmara Temóteo, presidente do Porto de Cabedelo
- Mayhara Chaves, diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará e da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph)
- Almirante Carlos Autran, presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba)
- Representante da PSA Sines (terminal de contêineres)

- 13h30 – Almoço oferecido pelo Porto de Sines
- 15h00 – Visita de ônibus aos terminais multipropósito e de contêineres do Porto de Sines
- 15h30 – Partida de Sines
- 17h30 – Chegada a Lisboa

### 18 | SEXTA

- 10h00 – Chegada e recepção na Gare Marítima de Alcântara (Lisboa)
- 10h30 – Apresentação da Autoridade Portuária de Lisboa
- 11h00 – Apresentação da Yilport-Liscont (Terminal de Contêineres)
- 11h30 – Apresentação da Silopor (Terminal de Granéis)
- 12h00 – Visita ao terminal da Yilport-Liscont
- 12h30 – Almoço oferecido pelo Porto de Lisboa
- 14h00 – Painel: Tecnologias incorporadas às operações logísticas e marítimas

Apresentação: Angelino Caputo, presidente do Conselho do Brasil Tech Export e diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do Portal BE News

### Expositores

- Danilo Abbondanza, sócio da Modal GR
- Marcello Di Gregório, diretor-geral da Super Terminais
- Ricardo Falcão, presidente da Praticagem do Brasil
- Carlos Correia, presidente da Administração do Porto de Lisboa
- Antônio Nabo Martins, presidente-executivo da Associação dos Transitários de Portugal (Apat)

15h00 – Palestra de encerramento de Felipe Queiroz, secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura do Brasil

15h30 – Cerimônia de encerramento e leitura da carta pelo presidente do Conselho do Portugal Export, Benjamin Gallotti

- Fabricio Julião, CEO do Brasil Export
- Marcelo Sampaio, ministro da Infraestrutura do Brasil
- Carlos Correia, presidente da Administração do Porto de Lisboa
- Olympio Faissol, ministro-conselheiro da Embaixada do Brasil em Portugal

16h00 – Saída da Gare Marítima de Alcântara (Lisboa)

17h00 – Visita à Embaixada do Brasil em Portugal

19h00 – Jantar de Encerramento

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 16/11/2022**



## O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

### PORTO DE SANTOS RECEBE O MEGANAVIO APL YANGSHAN MAIS UMA VEZ

*Informações: Santa Portal (16 de novembro de 2022)*



**Foto por: Reprodução/Marine Traffic**

O meganavio APL Yangshan passará mais uma vez pelo Porto de Santos nesta quarta-feira (16). O navio mercante de 347 m estreou no complexo portuário no último dia 7. Para isso, a travessia de balsas entre Santos e Guarujá será interrompida novamente, das 9h30 às 10h40.

A manobra do navio consolida as operações com navios de 340 a 366 metros (Classe New Panamax) e acontece após estudos, simulações e reuniões do Agente da Autoridade Marítima local (CPSP), Autoridade Portuária (SPA), Tanque de Provas da Universidade de São Paulo (TPN), Praticagem de São Paulo e outras instituições diretamente ligadas às atividades operacionais, contribuindo para o aumento da produtividade do Porto de Santos.

Nas últimas semanas, mais duas embarcações dessa categoria atracaram no complexo: o M/V CMA CGM Vela, com 347 metros de comprimento e capacidade de transportar até 11.040 TEUs, e do porta-contêineres Rio de Janeiro Express, com 335 metros de comprimento, 51 metros de largura e capacidade de transporte de até 13.312 TEUs.

A Marinha do Brasil, por intermédio da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), informou que as operações dos navios da Classe New Panamax seguem os procedimentos já determinados, incluindo: levantamentos hidrográficos em todos os trechos do canal, atualizados; as condições de mar, vento e visibilidade favoráveis; manobra assessorada por dois práticos; interrupção

momentânea do tráfego de navios no canal do porto e atividades portuárias durante a manobra de entrada e saída do navio; interrupção momentânea da travessia das Balsas Santos x Guarujá; emprego dos melhores rebocadores e equipes na manobra.

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

*Data: 16/11/2022*

### **TRAVESSIA DE BALSAS É INTERROMPIDA MAIS UMA VEZ NESTA QUARTA-FEIRA**

*Informações: Santa Portal (16 de novembro de 2022)*

A travessia de balsas entre Santos e Guarujá será interrompida mais uma vez nesta quarta-feira (16), das 9h20 às 10h40, por conta da chegada do meganavio APL Yangshan do Porto de Santos, que já passou pelo complexo portuário no último dia 7.

A Marinha do Brasil informou que o Navio Mercante APL Yangshan tem 347,09 metros de comprimento e 45,2 metros de largura. De acordo com o órgão, a paralisação é necessária e vale como uma medida de segurança. Trata-se de uma embarcação de grande porte, assim como a M/V CMA CGM Vela, que esteve em Santos no dia 24 de outubro.

O Departamento Hidroviário (DH) ressaltou que usuários do serviço de travessia deverão se programar e, caso precisem ir de uma cidade a outra neste horário, buscar a alternativa de deslocamento terrestre.

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

*Data: 16/11/2022*

### **MOVIMENTAÇÃO CONSOLIDADA DA SANTOS BRASIL NO TRIMESTRE CRESCE 11,3%, SOMANDO 357,7 MIL CONTÊINERES**

*Informações: Agência Porto (16 de novembro de 2022)*



**Lucro líquido da companhia foi de R\$ 109,7 milhões, com margem de 21,0% – Imagem: Portos e Navios**

A Santos Brasil encerrou o 3T22 com um crescimento de 11,3% (em relação ao 3T21) na movimentação consolidada de seus três terminais de contêineres – Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA), somando 357.732 unidades. Esse volume foi impulsionado pela sazonalidade prevista para o trimestre, período em que a indústria e o varejo intensificam a importação de insumos e bens de

consumo para atender a demanda nas vendas de final de ano.

O Tecon Santos movimentou 315.658 contêineres, alta de 12,4% frente ao mesmo período do ano passado, reflexo da sazonalidade, com aumento dos volumes de longo curso (12,4%), impulsionado tanto pela importação quanto pela exportação, e de cabotagem (12,1%).

No Tecon Imbituba a movimentação foi de 14.649 contêineres no trimestre, alta de 29,4%, mantendo a tendência de crescimento da cabotagem observada desde o início de 2022, impulsionada pelos embarques de arroz. Já o TCG operou 21.348 toneladas de cargas gerais, queda de 70,3% versus o mesmo período do ano passado, devido à redução de embarques de celulose para exportação.

O Tecon Vila do Conde registrou movimentação de 27.425 contêineres no 3T22, queda de 6,3% se comparado ao 3T21, ainda reflexo da disponibilidade reduzida de contêineres vazios necessários para a exportação de cargas no porto, em função dos gargalos logísticos globais. Observa-se, no entanto, uma recente normalização dessa situação.

No 3T22, a armazenagem de contêineres na Santos Brasil Logística alcançou 19.474 unidades (elevação de 1,0%), resultado positivo quando comparado à forte base do 3T21, quando se registrou fluxo de importação intenso em razão do processo de recomposição de estoques da indústria e do varejo pós pandemia. Os serviços de logística integrada continuam em trajetória crescente, a exemplo das operações de entreposto aduaneiro, cross-docking, gestão de estoque, distribuição, entre outros.

O TEV movimentou 76.619 veículos no 3T22, crescimento de 81,7% frente ao mesmo trimestre do ano passado, com 67.816 unidades exportadas (+78,2%) e 8.803 importadas (+114,5%). No período, registrou-se incremento nas exportações de máquinas agrícolas e equipamentos para o setor de construção civil em relação ao 3T21. Os veículos pesados representaram 8,0% do volume total.

A receita líquida consolidada da Santos Brasil no 3T22 cresceu 31,6% se comparada ao 3T21, somando R\$ 521,9 milhões, alavancada, principalmente, pelo aumento do ticket-médio em todas as unidades de negócio, com destaque para o Tecon Santos, fruto de renegociações contratuais nos serviços de cais e armazenagem.

O EBITDA somou R\$ 215,4 milhões no 3T22, alta de 41,7% versus o 3T21, sendo esse o novo recorde trimestral da Companhia desde 2012. A margem EBITDA foi de 41,3%. Em base recorrente, o EBITDA somou R\$ 215,6 milhões. O lucro líquido no trimestre foi de R\$ 109,7 milhões (crescimento de 64,5% frente ao 3T21), com margem líquida de 21,0%. No acumulado dos nove meses do ano, o lucro líquido da Companhia totalizou R\$ 306,4 milhões, com margem líquida de 20,9%.

No 3T22, os investimentos somaram R\$ 110,6 milhões, em continuidade aos projetos de expansão, modernização e melhorias nas unidades de negócio, com destaque para o Tecon Santos, Tecon Vila do Conde e os terminais de granéis líquidos em Itaqui, além de investimentos para o aumento da capacidade e eficiência nas operações da Santos Brasil Logística.

De acordo com Daniel Pedreira Dorea, Diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores, a estratégia da Companhia tem sido executada com muito sucesso. “Vamos passar por um ciclo longo de crescimento de resultados e expansão de margem. Temos uma cultura de disciplina financeira e de controle de custos e há anos estamos nos preparando para operar volumes crescentes. Essa empresa vai gerar caixa capaz de remunerar acionistas, de continuar investindo e de aproveitar as oportunidades de mercado, sem sobre alavancagem”.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 16/11/2022*

## PORTO DE PARANAGUÁ TEM DEZ BERÇOS OPERANDO COM CALADO MAIOR E ATRAI NAVIOS MAIORES

*Informações: Agência de Notícias do Paraná (16 de novembro de 2022 )*



***Porto de Paranaguá tem dez berços operando com calado maior e atrai navios cada vez maiores – Foto: Cláudio Neves/Portos do Paraná***

carregadas.

Os recentes ganhos operacionais têm permitido ao Porto de Paranaguá receber grandes navios, com melhor aproveitamento da capacidade de carga nos diversos segmentos. Além de terem mais condições e segurança para navegar pelo canal e atracar nos berços paranaenses, as embarcações têm saído mais



Esses resultados foram obtidos com as últimas atualizações do calado, que é a profundidade máxima que as embarcações podem ficar submersas na água.

Dos 18 berços do Porto de Paranaguá, dez estão operando com calado maior em 2022. Os berços 205/206 (destinados à carga Geral) passaram de 10,90 para 12 metros. Os berços 209 e 211 (destinados à descarga de granéis sólidos de importação), que tinham calado de 11,30 metros, agora têm 12,50.

Os três berços do Corredor Leste de Exportação – 212, 213 e 214 – foram de 12,50 a 12,80 metros. E, mais recentemente, os berços dedicados às operações de contêineres – 216, 217 e 218 – foram de 12,30 a até 13 metros de calado, seguindo sempre as normas de segurança determinadas pela autoridade portuária.

A ampliação do calado tem impacto direto na capacidade de embarque e reduz os custos operacionais, garantindo maior competitividade dos portos paranaenses no mercado internacional. Em média, cada metro de calado operacional significa cerca de 7 mil toneladas a mais de grãos, ou 300 contêineres extras, por navio.

“Podemos atribuir os ganhos operacionais ao avanço da obra de derrocagem, ao alargamento do canal de acesso pela última obra de dragagem, às adequações do balizamento e sinalizações náuticas e à criação de um novo grupo técnico para orientar essas operações”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Designado pela portaria 094/2022, o grupo reúne a Portos do Paraná, Praticagem e Capitania dos Portos e tem o objetivo de obter ganhos operacionais e cuidar da manutenção dos mesmos.

“E a nossa expectativa é que tenhamos novos ganhos a partir da dragagem dos berços que está prevista para o 1º semestre de 2023 e com o término da derrocagem”, completa Garcia.

**OUTRO GANHO** – A Cattalini Terminais Marítimos, que é um Terminal de Uso Privativo (TUP) no Porto de Paranaguá, também ampliou o calado em um dos dois berços próprios. O berço externo passou de 12,5 metros para 12,8 metros.

“O incremento tem impacto direto na capacidade de carga dos navios com ganho potencial de movimentação de aproximadamente 2.100 toneladas de granéis líquidos por navio”, declara o diretor-presidente da Cattalini, José Paulo Fernandes.

**HOMOLOGAÇÃO** – É a autoridade marítima nacional que aprova esses ganhos em calado nos portos. Como explica a Gerência de Engenharia Marítima da Portos do Paraná, o rito é o seguinte: a autoridade portuária submete o pleito à Marinha, que analisa o mérito, podendo pedir auxílio à Praticagem local. Caso o pleito seja acatado, a mesma concede anuência e, a partir dessa, a autoridade portuária emite uma O.S/Portaria fazendo valer as medidas.

**NAVIOS** – O berço externo do píer privativo da Cattalini tem capacidade operacional para receber navios com capacidade para até 70 mil toneladas de carga e 229 metros de comprimento (loa)

O Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) já tem recebido navios com 335 metros, mas pode receber de até 368 metros. No último dia 10, o terminal recebeu o maior navio em comprimento de sua história, com 347 metros e capacidade para até 10,8 mil TEUs: o porta-contêineres APL Yangshan.

No final de outubro, segundo a TCP, o porta-contêineres Rio de Janeiro Express, do armador alemão Hapag Lloyd (335 metros), atracou com capacidade de transporte de até 13.312 TEUs (unidade específica equivalente a contêineres de 20 pés).

Os maiores graneleiros recebidos no Porto de Paranaguá medem cerca de 293 metros e estão aptos a carregar mais de 100 mil toneladas de carga. É o caso do navio Maran Astronomer, previsto para atracar e carregar, nesta semana, quase 103 mil toneladas de farelo de soja no berço 214 do Corredor Leste de Exportação.

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

*Data: 16/11/2022*

## PORTO ITAPOÁ RECEBE NAVIO COM 347 METROS DE COMPRIMENTO LINEAR, O MAIOR DE SUA HISTÓRIA

*Informações: Guia Marítimo (16 de novembro de 2022 )*



*Imagem: Guia Marítimo*

O Porto Itapoá recebeu nesta sexta-feira (11/11) o navio mais longo de sua história. Com 347m de comprimento linear (LOA), o navio APL Yangshan opera com a bandeira de Singapura, pelo armador American President Lines. O navio tem 45,20m de largura e capacidade para 10.960 TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit) –

unidade de medida para um contêiner de 20 pés.

Seu trajeto compreende diversos portos asiáticos e brasileiros, em uma linha chamada SSO (Sino South America), oferecida pelos armadores PIL (Pacific International Lines), CMA CGM e Cosco. Sua última parada antes de chegar ao Brasil é em Singapura, de onde vem para Santos. De lá, segue para Paranaguá e então para o Porto Itapoá.

A chegada de navios cada vez maiores é uma realidade, de acordo com o gerente de operações do Porto Itapoá, Thiago Santos. “Do ponto de vista operacional, temos condições muito boas para receber essas embarcações, graças a nossa estrutura e organização, às excelentes condições de navegação da Baía da Babitonga e também ao alto nível da praticagem portuária que nos atende”, explicou.

As embarcações acima de 300 metros de comprimento já correspondem a mais de 50% da operação do Terminal, incluindo operações e manobras simultâneas no canal de acesso para essas embarcações.

O maior navio a atracar no Porto Itapoá até então foi em maio de 2017. O Hyundai Loyalty, com 340 metros de comprimento e 45 de largura, com capacidade de armazenamento de 8.600 TEUs. A embarcação também navega com a bandeira de Singapura e opera pelo armador Eastern Pacific Shipping Pte. Ltd.

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

*Data: 16/11/2022*

## PRESIDENTE GILMARA TEMÓTEO FALARÁ SOBRE BOAS PRÁTICAS NA GESTÃO NO PORTUGAL EXPORT

*Informações: Porto de Cabedelo (16 de novembro de 2022 )*

Nos dias 17 e 18, nas cidades de Sines e Lisboa, acontece mais uma edição do Fórum Portugal Export. O evento inclui palestras, visitas técnicas e painéis, entre estes, um painel sobre boas práticas na gestão portuária, que terá a participação da diretora-presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), Gilmara Temóteo.

O evento é uma realização do Brasil Export, com o objetivo de que os dois países trabalhem juntos para construir um movimento multissetorial e permanente de diversidade e convergência, reunindo líderes dos setores de logística e infraestrutura de transporte de ambos os países.



### **Imagem: Porto de Cabedelo**

A programação se inicia na quinta, no Porto de Sines, onde acontece a assinatura do protocolo de cooperação entre a Associação dos Portos de Portugal (APP) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), e terá ainda palestras e painéis, com destaque para o painel “Boas práticas na gestão de portos e terminais brasileiros e portugueses”, com a presença da presidente Gilmará Temóteo, de Mayhara Chaves (diretora-presidente da Docas do Ceará e da Abeph), do Almirante Carlos Autran (presidente da Codeba) e um representante da PSA Sines (Terminal de Contêineres). O painel será apresentado por Mário Povia (Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários) e terá moderação de Leopoldo Figueiredo (diretor de Redação do Portal BE News).

“A ideia é trocar experiências de gestão e falar sobre trabalho que temos desenvolvido e que já foi duplamente reconhecido a nível nacional. O fórum, como sempre, é mais uma excelente oportunidade para consolidar essa agenda de cooperação, aprendizado e crescimento entre Brasil e Portugal. Pra o Porto de Cabedelo, é ainda mais importante, já que somos o porto mais oriental das américas”, sinalizou a diretora-presidente Gilmará Temóteo.

Na sexta (18), a programação terá apresentações da autoridade portuária de Lisboa e de terminais de contêineres e granéis, além de visita ao terminal da Yilport-Liscont (contêineres), painel sobre tecnologia incorporada às operações, palestra com Felipe Queiroz (secretário de Transportes Terrestres do Brasil) e a cerimônia de encerramento e leitura da carta do evento pelo Presidente do Conselho do Portugal Export, Benjamin Gallotti.

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

**Data: 16/11/2022**

## **PORTO DE MONTEVIDÉU MOVIMENTOU SETE NAVIOS RO-RO EM 48 HORAS**

**Informações: Mundo Marítimo (16 de novembro de 2022 )**



### **A operação decorreu no cais especializado da TCP e no cais público gerido pela Montecon – Imagem: Mundo Marítimo**

Sete navios Ro-Ro operaram quase simultaneamente por 48 horas no cais especializado administrado pelo consórcio Terminal Cuenca del Plata (TCP de Katoen Natie/ANP) e nos cais públicos administrados pela empresa Montecon, informou o El País.

Cinco dos navios que operavam no porto de Montevidéu são “navios feeder” do armador paraguaio Independencia Shipping Lines (ISL). Os “Feeder Ships” são pequenos navios porta-contêineres que permitem o abastecimento de carga a outras embarcações maiores do tipo “Post-Panamax”. Além disso, são utilizados para entregas e coletas de contêineres em portos menores. Os outros dois navios que atracaram no porto são transoceânicos do armador panamenho Ro Ro Shipping Company (RSC).



Em detalhe, no sábado, dia 5, quatro navios operaram quase simultaneamente no Píer C e outro no Píer 5 do porto de Montevidéu. As embarcações que operaram no Píer C foram atracadas pela popa – no estilo mediterrâneo – o que permite maior otimização dos píeres. As quatro embarcações ocuparam o espaço de um navio atracado convencionalmente, permitindo assim uma operação mais fluida e gerando menos congestionamento no porto.

No domingo, 6, por sua vez, chegaram do Paraguai navios da RSC carregados de material rodante do corredor bioceânico com destino à Guiana e cerca de 1.000 veículos do porto de Zárate (Argentina) com destino a Paranaguá (Brasil e Cartagena e Santa Marta (Colômbia).

A mercadoria chegou a Montevidéu em navios da Independencia Shipping Lines que, por sua vez, após o descarregamento, receberam cargas rolantes (automóveis e máquinas), carga de projeto, carga fracionada e contêineres com destino aos portos de Zárate, na Argentina, e Assunção, no Paraguai.

Enquanto isso, o armador panamenho Ro Ro Shipping Company (RSC) conecta regularmente, desde julho deste ano, Montevidéu com os portos de Paranaguá, Cartagena e Santa Marta e com diferentes portos do Caribe como Cristóbal (Panamá), Kingston (Jamaica), Oranjestad (Aruba), Willemstad (Curaçao), Port of Spain (Trinidad Tobago), Georgetown (Guiana), Paramaribo (Suriname), entre outros, em um roteiro de aproximadamente 35 dias, informou a agência marítima e de logística KMA que atende ambas as companhias de navegação (ISL e RSC).

Estas instâncias são possíveis graças ao trabalho conjunto das áreas públicas e privadas que promovem a conectividade do Uruguai com o mundo, informou a KMA. Todos os serviços oferecidos pela KMA Uruguai se baseiam na utilização de Montevidéu como hub port, gerando cada vez mais conectividade com o Uruguai e acompanhando o aumento sustentado das exportações de veículos montados no Uruguai de marcas como o grupo holandês Stellantis, Kia e Ford que são fabricados na fábrica da Nordex e promovendo o uso do porto para cargas uruguaias ou destinadas à Argentina e Paraguai.

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

*Data: 16/11/2022*

## **COP27 LANÇA INICIATIVA PARA RESSALTAR IMPORTÂNCIA DA ÁGUA NA SUSTENTABILIDADE**

*Informações: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (16 de novembro de 2022)*

Secretário Cleber Soares disse que o Brasil está trabalhando para intensificar o uso de tecnologias sustentáveis e boas práticas de manejo do solo e da água – Imagem: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

O secretário de Inovação, Desenvolvimento Sustentável e Irrigação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), Cleber Soares, destacou nesta segunda-feira (14), durante a COP27, no Egito, que o Brasil está trabalhando para intensificar o uso de tecnologias sustentáveis e boas práticas de manejo do solo e da água, para contribuir com os objetivos de conservação e melhorar a renda dos produtores rurais.

O secretário representou o ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Marcos Montes, durante o lançamento da Iniciativa de Ação sobre Adaptação e Resiliência da Água (AWARe, na sigla em inglês) pela presidência da Conferência. A iniciativa tem como objetivo colocar a água no centro da ação de adaptação e resiliência, oferecendo soluções de adaptação transitórias para o planeta e as pessoas.

Mesmo sendo um país privilegiado em termos de recursos naturais, o Brasil considera essencial a adoção de políticas de uso racional e eficiente desses recursos, especialmente da água. Segundo Soares, o Mapa trata o tema com prioridade, por meio de programas como o Plano ABC+ e a promoção de assistência técnica e crédito rural.

“Por meio de assistência técnica, capacitação e crédito rural, estamos intensificando o uso de tecnologias sustentáveis e boas práticas de manejo da água e do solo que não apenas contribuem para nossos objetivos de conservação, mas também melhoram a renda dos produtores rurais. Trabalhando em modelos de produção sustentáveis, como o Plano ABC+, estamos promovendo o desenvolvimento da bioeconomia, aumentando a produção agrícola, protegendo o solo e garantindo o ciclo natural da água”, disse o secretário.

Ele também citou que o Mapa tem o objetivo de acelerar o crescimento de áreas de agricultura irrigada no Brasil, com o uso racional e sustentável da água. “A irrigação é uma ferramenta importante para promover ganhos de produtividade, aumentar a resiliência da produção às vulnerabilidades do clima e reduzir a volatilidade de preços ao longo do ano”.

Para o secretário, a iniciativa AWARe dará uma contribuição valiosa para catalisar os esforços globais em torno do uso sustentável e conservação da água. “Ao fortalecer a proteção e o uso racional de nossas águas, estamos abrindo caminho para um novo ciclo de desenvolvimento sustentável, com crescimento econômico, inclusão social e conservação ambiental”, concluiu.

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

*Data: 16/11/2022*



## JORNAL O GLOBO – RJ

### PEC DA TRANSIÇÃO: VERSÃO DO TEXTO PREVÊ BOLSA FAMÍLIA FORA DO TETO DE FORMA PERMANENTE COMO ESTRATÉGIA DE NEGOCIAÇÃO COM CONGRESSO

Nos bastidores, equipe de Lula aceita exceção por quatro anos em troca de apoio para aprovar a proposta

*Por Manoel Ventura — Brasília*

A última versão da chamada PEC da Transição — que abre espaço no orçamento de 2023 para as promessas de campanha do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva — prevê o Bolsa Família fora do teto de gastos sem definir um prazo para a medida, ou seja, de forma permanente, de acordo com pessoas que tiveram acesso ao texto.

Por outro lado, integrantes do PT admitem que a versão deve ser modificada e pode ficar com validade e exceção da norma fiscal por somente quatro anos.

Deixar a PEC sem prazo definido dá margem de negociação com os parlamentares para chegar a uma proposta que contemple todo o próximo mandato Lula. O formato da PEC hoje tira o Bolsa Família do teto de gastos a um custo anual de mais de R\$ 175 bilhões.

Está prevista para o fim da tarde desta quarta-feira uma reunião com o vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB), o senador eleito Wellington Dias (PT-PI), o relator do Orçamento de 2023, senador Marcelo Castro (MDB-PI), e outras lideranças partidárias para tratar do assunto.

A expectativa é sair dessa reunião com um texto mais consensuado, mesmo que a medida não seja apresentada formalmente.

O mercado reage à espera do texto da PEC, já que uma das versões prevê o pagamento do Bolsa Família fora da regra do teto de gastos sem definir prazo. O Ibovespa tem forte queda e o dólar sobe mais de 1,5%.

Como o GLOBO mostrou nesta terça-feira, Lula discutiu com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), os detalhes da chamada PEC da Transição, no Egito, onde ocorre a COP27. Na conversa, da qual participaram outros senadores e integrantes da equipe de transição, Pacheco indicou a Lula que haveria dificuldades de o Congresso aprovar uma PEC retirando o Bolsa Família do teto de forma permanente, como queria o PT.

Mas sinalizou que é factível que essa exceção dure quatro anos, durante todo o mandato de Lula, para evitar a necessidade de uma PEC todos os anos.

A Proposta de Emenda à Transição é necessária para pagar o Bolsa Família de R\$ 600 no próximo ano, um adicional de R\$ 150 para famílias com crianças de até 6 anos, além de abrir espaço no Orçamento para outras despesas. A duração da medida é hoje o principal entrave para o avanço da PEC.

A última versão da PEC ainda prevê que arrecadações anuais acima do planejado irão para investimentos estruturantes, também fora do teto.

O teto de gastos trava as despesas federais. Nos últimos anos, porém, foram aprovadas PECs para criar exceções ao teto e permitir gastos fora dessa regra. A ideia agora é aprovar uma nova proposta de Emenda à Constituição para criar uma nova exceção e retirar do teto toda a despesa com Bolsa Família.

Como já há R\$ 105,7 bilhões para o Auxílio Brasil (que voltará a se chamar Bolsa Família) na proposta orçamentária de 2023, esse recurso seria remanejado para uma série de gastos. Na prática, portanto, a PEC terá um custo maior que o necessário para bancar o Bolsa Família.

O PT quer priorizar ações como a merenda escolar, Farmácia Popular, saúde indígena, habitação popular, pavimentação de estradas e conclusão de obras inacabadas. Os parlamentares discutem a possibilidade de discriminar os programas e total de verba a ser destinada no próprio texto da PEC, mas para técnicos envolvidos nas discussões, esse detalhamento deverá constar na lei orçamentária.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/11/2022*

### **PEC DA TRANSIÇÃO: ALÉM DE BOLSA FAMÍLIA, NOVAS EXCEÇÕES ELEVAM A R\$ 197 BILHÕES GASTOS FORA DO TETO**

Proposta da equipe de Lula retira da regra fiscal excesso de arrecadação, recursos próprios de universidades e doações ambientais

*Por Manoel Ventura — Brasília*



***Vice-presidente eleito brasileiro Geraldo Alckmin anuncia equipe de governo de transição, em Brasília*** EVARISTO SA/AFP

O vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB), apresentará ao Congresso nesta quarta-feira a chamada PEC da Transição, que abre espaço no Orçamento de 2023 para as promessas de campanha do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Além de prever o Bolsa Família fora do teto de gastos, a PEC terá outras exceções que somam R\$ 22 bilhões acima da regra fiscal, de acordo com o relator

do Orçamento de 2023, senador Marcelo Castro (MDB-PI). Dessa forma, a PEC vai permitir um furo no teto de R\$ 197 bilhões no próximo ano.

O formato da PEC tira o Bolsa Família do teto de gastos a um custo anual de pelo menos R\$ 175 bilhões. Já o espaço de mais R\$ 22 bilhões por conta da possibilidade de destinar receitas não recorrentes para financiamento de investimentos, até o limite de 2% receita corrente líquida. Usando como base o orçamento de 2021, referência da PEC, isso equivale a R\$ 22 bilhões.

Parlamentares defendem essa regra para impulsionar obras e também investimentos em áreas como saúde, educação e pesquisa. Um dos argumentos é que esse gasto é neutro fiscalmente, porque depende de uma receita não recorrente — como um bônus de assinatura de contratos de exploração de petróleo. Castro também diz que a medida não é infinita, porque está limitada à RCL.

A pedido da ex-ministra Marina Silva, a proposta tira do teto receitas de doações ambientais. Se um país doar ao Brasil, isso não estará no teto. No caso das universidades e das doações ambientais, não há resistência de especialistas.

### **Universidades**

Também tira do teto despesas de universidade feitas com receitas próprias — hoje, se uma universidade vende um projeto, por exemplo, a despesa ainda fica dentro do teto. Castro quer ainda que outras despesas feitas com receitas que não sejam da União fiquem fora do teto. Por exemplo, um estado pode contratar o batalhão de engenharia do Exército para uma obra, e esse gasto ficará fora do teto.

Alckmin vai apresentar “sugestões”. O texto será protocolado pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), sendo ele o primeiro signatário da PEC. O segundo será Castro, que deve ser também o relator da proposta. Pacheco está no Egito e por isso a PEC ainda será oficializada.

### **Permanente, mas para negociar**

O texto prevê o Bolsa Família fora do teto de forma permanente. Mas integrantes do PT admitem que a versão deve ser modificada e a exceção da norma fiscal valer somente quatro anos. Deixar a PEC sem prazo definido dá margem de negociação com os parlamentares para chegar a uma proposta que contemple todo o próximo mandato Lula.

O texto foi fechado após um dia de reuniões em Brasília. Alckmin entregará o texto ao relator do Orçamento de 2023 e ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). O presidente do Senado está no Egito, onde participa da COP27, mas tem participado das conversas.

Como o GLOBO mostrou nesta terça-feira, Lula discutiu com Pacheco os detalhes da PEC no país africano.

Na conversa, da qual participaram outros senadores e integrantes da equipe de transição, Pacheco indicou a Lula que haveria dificuldades de o Congresso aprovar uma PEC retirando o Bolsa Família do teto de forma permanente, como quer o PT. Mas sinalizou que é factível que essa exceção dure quatro anos, durante todo o mandato de Lula, para evitar a necessidade de uma PEC todos os anos.

Portanto, ao apresentar o texto com o Bolsa Família fora do teto de forma permanente, o governo de transição cria uma espécie de gordura para queimar. Partidos do Centrão ligados ao presidente Jair Bolsonaro, PP, PL e Republicanos pressionam para que a retirada do benefício do teto de gastos ocorra apenas em 2023.

Esse grupo apoia Lira para a presidência da Câmara em 2023. Lula já disse ao PT para não lançar candidato próprio ao cargo no ano que vem, numa sinalização ao presidente da Câmara.

A Proposta de Emenda à Transição é necessária para pagar o Bolsa Família de R\$ 600 no próximo ano, um adicional de R\$ 150 para famílias com crianças de até 6 anos, além de abrir espaço no Orçamento para outras despesas.

### Várias PECs

O teto de gastos trava as despesas federais. Nos últimos anos, porém, foram aprovadas PECs para criar exceções ao teto e permitir gastos fora dessa regra. A ideia agora é aprovar uma nova proposta de Emenda à Constituição para criar uma nova exceção.

Como já há R\$ 105,7 bilhões para o Auxílio Brasil (que voltará a se chamar Bolsa Família) na proposta orçamentária de 2023, esse recurso seria remanejado para uma série de gastos. Na prática, portanto, a PEC terá um custo maior que o necessário para bancar o Bolsa Família.

O PT quer priorizar ações como a merenda escolar, Farmácia Popular, saúde indígena, habitação popular, pavimentação de estradas e conclusão de obras inacabadas. A destinação desses recursos não constará na PEC, mas na proposta orçamentária de 2023.

A equipe de Lula tem pressa para aprovar a PEC, de maneira a garantir o Bolsa Família de R\$ 600 em 2023, além de cumprir outras promessas de campanha. Para isso, pretende aprovar a PEC no Senado e na Câmara até o fim de dezembro. Esse calendário, porém, é desafiador. Uma PEC requer uma ampla maioria de votos (308 dos 513 deputados e 49 dos 81 senadores) em dois turnos de votação em cada Casa.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/11/2022*

### PACHECO DEFENDE A LULA TIRAR BOLSA FAMÍLIA DO TETO POR QUATRO ANOS

Em reunião no Egito, presidente do Senado também pediu que líderes negociem com Alckmin tramitação rápida da proposta

*Por Manoel Ventura e Eduardo Gonçalves, O Globo — Brasília*



**Rodrigo Pacheco se reúne com Lula durante a COP27, no Egito**  
**Rodrigo Pacheco se reúne com Lula durante a COP27, no Egito**  
**Divulgação /Ricardo Stuckert**

O presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), discutiu nesta terça-feira com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), os detalhes da chamada PEC da Transição, Proposta de Emenda à Constituição que abre espaço no

Orçamento para o Bolsa Família de R\$ 600. O formato da PEC hoje tira o Bolsa Família do teto de gastos a um custo anual de R\$ 175 bilhões.

Na conversa, da qual participaram outros senadores e integrantes da equipe de transição, Pacheco indicou a Lula que haveria dificuldades de o Congresso aprovar uma PEC retirando o Bolsa Família do teto de forma permanente, como queria o PT. Mas sinalizou que é factível que essa exceção dure quatro anos, durante todo o mandato de Lula, para evitar a necessidade de uma PEC todos os anos.

De acordo com interlocutores dos dois, Lula teria concordado com as ponderações de Pacheco, e defendeu a seus aliados retirar o Bolsa Família do teto por quatro anos. A duração da medida é hoje o principal entrave para o avanço da PEC. Especialmente o centrão, grupo político que apoiou o presidente Jair Bolsonaro durante as eleições, insiste num prazo definido de duração da PEC. O encontro ocorreu durante a Conferência do Clima da ONU, a COP 27, no Egito.

Durante a conversa com Lula, Pacheco ainda ponderou que a fórmula manteria o teto de gastos com essa única exceção. Só depois é que seria avaliada uma nova regra fiscal ou até mesmo a



manutenção do teto nesse formato, com a exceção ao Bolsa Família. Porém, ele defendeu a Lula obter fontes de arrecadação para a PEC a partir do ano que vem.

Ao GLOBO, o senador Wellington Dias (PT-PI) confirmou as tratativas com Pacheco. Dias faz parte do conselho político da transição e tem se reunido com parlamentares para elaborar um texto da PEC capaz de ser aprovada no Congresso até o fim do ano.

--- Nossa proposta original foi de excepcionalizar o o Bolsa Família, socorro aos mais pobres, de forma permanente e definindo valor a cada ano. Mas na agenda com Rodrigo Pacheco e outros líderes de partidos surgiu a proposta de limite para final de 2026 --- disse o senador, que considera a ideia uma "proposta do meio".

Uma das principais críticas feitas à PEC é que ela não prevê uma forma de financiamento de longo prazo, o que terá impacto sobre a dívida pública — o que mexe com juros, reduzindo investimentos das empresas. Integrantes do PT têm insistido que o crescimento econômico aumenta o PIB e a arrecadação, o que reduz a dívida e também o déficit público.

A PEC da Transição custará R\$ 175 bilhões, valor que contempla a ampliação do benefício do Bolsa Família para R\$ 600 e pagamento adicional de R\$ 150 para crianças de até seis anos. Ao retirar a ação de transferência de renda do teto de gastos, haverá abertura de um espaço de R\$ 105 bilhões no orçamento de 2023.

Hoje, só há recursos no Orçamento para um benefício de R\$ 405. Assim, o PT tem pressa em aprovar a proposta (é necessário uma PEC porque o teto está na Constituição). Como forma de acelerar a tramitação, Pacheco ainda acertou que líderes partidários irão receber o vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB), para tratar do assunto nesta quarta-feira.

Alckmin deve buscar um acordo para aprovar o projeto diretamente em plenário, sem ter que passar pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), como seria praxe. O texto da PEC deve ser apressado nessas conversas.

Será ainda preciso discutir a PEC na Câmara, onde será necessário acordo com o centrão e o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL).

O teto de gastos trava as despesas federais. Nos últimos anos, porém, foram aprovadas PECs para criar exceções ao teto e permitir gastos fora dessa regra. A ideia agora é aprovar uma nova proposta de Emenda à Constituição para criar uma nova exceção e retirar do teto toda a despesa com Bolsa Família.

Como já há R\$ 105,7 bilhões para o Auxílio Brasil (que voltará a se chamar Bolsa Família) na proposta orçamentária de 2023, esse recurso seria remanejado para uma série de gastos. Na prática, portanto, a PEC terá um custo maior que o necessário para bancar o Bolsa Família.

O PT quer priorizar ações como a merenda escolar, Farmácia Popular, saúde indígena, habitação popular, pavimentação de estradas e conclusão de obras inacabadas. Os parlamentares discutem a possibilidade de discriminar os programas e total de verba a ser destinada no próprio texto da PEC, mas para técnicos envolvidos nas discussões, esse detalhamento deverá constar na lei orçamentária.

O maior foco de resistência a uma PEC com prazo amplo, seja de quatro anos ou permanente, vem do centrão da Câmara. Políticos do PT avaliam que isso é uma forma de manter o poder de barganha do grupo por mais tempo e para a reeleição do deputado Arthur Lira (PP-AL) para a presidência da Câmara — Lula pediu para o PT não apresentar candidato, de maneira a não prejudicar as articulações.

Uma PEC exige um esforço grande de aprovação, com a necessidade do apoio de 308 dos 513 deputados e dos 49 dos 81 senadores em duas votações em cada Casa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 16/11/2022

## TURISMO E COPA DO MUNDO IMPACTARAM OS GASTOS DOS BRASILEIROS NO TERCEIRO TRIMESTRE DO ANO

É o que mostra pesquisa de comportamento de consumo do Itaú com base em compras com cartões  
*Por João Sorima Neto — São Paulo*



### **Gastos com cruzeiros entre os brasileiros cresceram no terceiro trimestre, mostra Itaú Divulgação**

O brasileiro continuou aumentando os gastos com turismo no terceiro trimestre do ano, segundo aponta a Análise do Comportamento de Consumo, relatório elaborado pelo Itaú com base nas compras realizadas com cartões do Itaú Unibanco, de débito e crédito, e nas vendas realizadas nos sistemas da Rede, empresa de meios de pagamentos do banco.

Foi o quinto trimestre consecutivo que o segmento de turismo mostrou aumento de gastos. No período de julho a setembro, a Copa do Mundo de futebol, no Qatar, também começou a impactar as compras da população.

Segundo os dados levantados pelo Itaú, o valor transacionado pelas pessoas com turismo cresceu 85% no terceiro trimestre em relação ao mesmo período do ano anterior. O valor transacionado, por exemplo, com cruzeiros, que voltam após a pandemia, subiu 322% na comparação com o mesmo período do ano passado, ainda abaixo do patamar pré-pandemia, mas em elevação.

A quantidade de operações cresceu 428% no último trimestre. A inflação do setor de turismo, segundo o relatório do Itaú, é de 12,6%.

- Foi o quinto trimestre consecutivo de liderança do setor de turismo. mas shows e festivais também ganharam fôlego no terceiro trimestre - disse Moisés Nascimento, diretor de Dados do Itaú.

Os gastos com a compra de ingressos para apresentações e festivais cresceram 939% no último trimestre, na comparação com o mesmo período de 2021, com um aumento de 552% na quantidade de transações.

O Rock in Rio 2022, realizado em setembro no Rio de Janeiro, movimentou não apenas o mercado da música, mas o consumo como um todo na cidade. Durante os dias em que o festival foi realizado, a quantidade de transações feitas na capital cresceu 32%, na comparação com os dias do Rock in Rio de 2019, última edição realizada antes da pandemia.

Os brasileiros também gastaram mais nos últimos meses em itens relacionados à Copa do Mundo. Só com compra de figurinhas do álbum da Copa, o valor transacionado nas bancas de jornais subiu 99% na comparação com o terceiro trimestre de 2021 e de 73% na quantidade de transações.

O setor de artigos esportivos registrou alta de 32% no valor transacionado e de 24% na quantidade de operações, impulsionado da camisa oficial da seleção brasileira.

A compra dos ingressos dos jogos teve um tíquete médio de R\$ 4.766,00. O estado que mais comprou entradas para os jogos foi São Paulo (52%), seguido pelo Rio de Janeiro (14%), Paraná (5%), Minas Gerais (5%), e Distrito Federal (4%).

A economista do Itaú Julia Gottlieb observou que, no terceiro trimestre, a atividade econômica se mostrou mais fraca na margem, devolvendo a alta dos primeiros seis meses do ano. Até o final do ano, a expectativa é de um crescimento mais fraco com o Produto Interno Bruto (PIB) fechando em 2,75 este ano e 0,7% no ano que vem, com a desaceleração global e os efeitos da elevação da taxa de juros no Brasil.

- Para a inflação, nossa previsão é de 5,8% este ano e 5% em 2023. O Banco Central deve manter os juros em 13,75% por um período mais longo e só deve começar uma redução da Selic no segundo semestre do ano que vem - disse Gottlieb.

A expectativa do Itaú é de um crescimento global de 3% este ano e 1,8% no ano que vem.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 16/11/2022*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### PEC DA TRANSIÇÃO: ENTENDA POR QUE PRAZO DE RETIRAR BOLSA FAMÍLIA DO TETO MEXE COM INVESTIDORES

Lula prometeu na campanha revogar o teto de gastos e o mercado aguarda uma sinalização do novo arcabouço fiscal

*Por Adriana Fernandes*

BRASÍLIA - O aceno do presidente eleito Luiz Inácio da Silva de propor a retirada do novo programa Bolsa Família do teto de gastos por quatro anos ou de forma permanente sinalizou para os investidores do mercado financeiro que a aprovação de um novo arcabouço fiscal pode não acontecer até o final do próximo governo.

Essa é justamente a preocupação do grupo de economistas da transição – André Lara Resende, Persio Arida, Guilherme Mello e Nelson Barbosa – transmitida aos negociadores políticos da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) de Transição.

Lula prometeu na campanha revogar o teto de gastos (a regra que atrela o crescimento das despesas à inflação) e o mercado aguarda uma sinalização do novo arcabouço fiscal.

Só com nova regra na mesa seria possível fazer as contas da trajetória de sustentabilidade da dívida pública nos médio e longo prazos depois da expansão de despesas com a licença para gastar prevista na PEC.

Os economistas da transição avaliam que é preciso apontar a nova regra para garantir credibilidade à política econômica de Lula no início do governo, o que não poderia demorar tanto tempo. Essa credibilidade é importante para a política de juros do Banco Central e para a redução do custo de financiamento.

A discussão do prazo ganhou peso depois de que o ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, uma das lideranças do Centrão, defendeu um prazo de um ano.

A leitura política dos negociadores do PT a ser repassada aos economistas da transição é que com mais tempo ganha-se tempo para definir a regra. Como o governo eleito já teria que enviar em abril



a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024, Lula de largada já ficaria comprimido a definir uma proposta em menos de quatro meses, segundo informaram fontes do governo de transição.

A LDO serve de base para a definição do projeto de Orçamento e o governo é obrigado a enviá-la até o dia 15 de abril de cada ano. A posição na ala política é que o prazo de quatro anos daria clareza de que é possível rever o arcabouço fiscal no mandato. Até porque o crescimento real de certas despesas (como dos benefícios do INSS) vai consumindo o espaço que abre no teto ao longo do tempo.

Em 2024, o espaço do teto já começa a apertar, sobretudo com a perda de base em função do ajuste do IPCA, o indicar usado para balizar a regra. Uma fonte envolvida nas negociações diz que é preferível colocar até 2026 para dar um fôlego ao debate sobre as novas regras. A fonte lembra que Orçamento é feito sempre um ano antes.

Além disso, Lula evitaria a possibilidade de ter de reiniciar a negociação nos primeiros meses de 2023, já com o novo Congresso bem mais conservador.

Entre especialistas da área fiscal no mercado, a avaliação é de que espaço aberto com a retirada do Bolsa Família (se governo e Congresso forem comedidos no reajuste de salários do funcionalismo e do ganho real do salário mínimo) deve ser suficiente para chegar ao fim do mandato.

Neste caso, não teria por que gastar capital político para aprovar uma nova PEC revendo as regras no ano que vem. A análise, porém, que está sendo feita é que, se vierem a fazer, será porque querem ainda mais espaço fiscal para gastar, além dos R\$ 175 bilhões fora da regra do teto que devem ser pedidos para 2023.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/11/2022*

## **BRASIL DEIXA DE ARRECADAR QUASE R\$ 120 BILHÕES PARA SUBSIDIAR COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS, MOSTRA ESTUDO**

Estudo do Inesc mostra que, para incentivar o consumo de combustíveis fósseis, governo isentou R\$ 71,9 bi em arrecadação com ações voltadas ao consumo, enquanto incentivo à produção foi favorecido pela baixa de R\$ 46,3 bi

*Por André Borges*

Um estudo realizado pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc) aponta que as políticas de incentivo aos combustíveis fósseis no Brasil resultaram numa frustração de arrecadação de R\$ 118,2 bilhões em 2021, um valor próximo ao registrado no ano anterior. Para 2022, a expectativa é que a quantia seja maior, já que foram zeradas as alíquotas de PIS, Cofins, PIS-Importação e Cofins importação sobre combustíveis fósseis.

O levantamento mostra que, para incentivar o consumo, foram destinados R\$ 71,9 bilhões, enquanto a produção foi favorecida pela baixa de R\$ 46,3 bilhões. O maior subsídio à produção de petróleo e gás no Brasil é o Repetro, mecanismo que isenta de tributos a importação e produção interna de máquinas e equipamentos para a exploração de petróleo e gás.

O segundo maior subsídio destinou-se aos consumidores de gasolina e diesel, com perda de arrecadação do governo em função de sucessivas reduções de dois tributos incidentes sobre combustíveis, o PIS/Cofins e a Cide-Combustíveis. O relatório foi divulgado nesta quarta-feira, 16, na Conferência Internacional do Clima, a COP 27.

“Os subsídios são pouco efetivos para o controle inflacionário, pois o aumento dos preços não se deve ao aumento dos impostos, mas, sim, à internalização das oscilações dos preços internacionais, tanto é que a inflação se manteve alta em 2022, mesmo com as renúncias do ano passado”, diz Livi Gerbase, assessora política do Inesc. “Essas benesses ao setor deveriam ser



limitadas no tempo e pensadas a partir das necessidades das pessoas mais pobres, pois, do jeito que estão, os subsídios só aprofundam ainda mais as desigualdades. Isso porque não existem compensações por parte do governo ou da indústria dos combustíveis fósseis, e o PIS-Cofins é um tributo criado para financiar a Saúde Pública, Assistência Social e Previdência.”

### **Carvão incentivado**

Em 2021, o subsídio destinado ao carvão, que sai da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), foi de R\$ 749 milhões. O valor destinado às fontes renováveis dentro da própria CDE é cerca de três vezes menor do que o incentivo destinado ao carvão.

Hoje, a participação do carvão na matriz elétrica do Brasil é de apenas 2,7% da oferta de geração de eletricidade, mas as emissões oriundas dessa fonte representam 30% das emissões totais do setor elétrico.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 16/11/2022*



### **VALOR ECONÔMICO (SP)**

#### **EXPORTAÇÕES GANHAM FORÇA NOS PORTOS DA AMAZÔNIA, QUE SE CONSOLIDAM NA DIANTEIRA DO PAÍS**

Os portos do Norte do país continuam a mostrar um avanço na movimentação de commodities em relação às demais regiões.

Segundo dados da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), as exportações e importações de milho e soja pelo Arco Amazônico, que compreende os portos do Norte e do Maranhão, foram de quase 22,8 milhões de toneladas no terceiro trimestre. Nos mesmos três meses, as outras regiões movimentaram, juntas, cerca de 1,8 milhão de grãos a menos.

De janeiro a setembro, o transporte de milho na região Norte somou 19 milhões de toneladas, um crescimento de 86% na comparação com o mesmo período do ano passado. Essa movimentação ajudou a compensar a queda de 8% na saída e entrada de soja, que totalizou 31,5 milhões de toneladas.

De acordo com Irani Bertolini, presidente da Fetramaz (Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia), o cenário é atribuído à superlotação dos portos no sul do Brasil, ao menor custo logístico para transporte na região amazônica e ao crescimento produtivo na agricultura.

"O arco norte está crescendo gradativamente todo ano. Antes não tinha tanta estrutura. Hoje ainda tem gargalos, mas está se estruturando de tal forma que está aumentando o atendimento **Fonte:**

*Valor Econômico - SP*

*Data: 16/11/2022*

#### **CLI CONCLUI AQUISIÇÃO DE TERMINAIS DA RUMO NO PORTO DE SANTOS**

Valor do negócio alcançou R\$ 1,4 bilhão

*Por Fernando Lopes, Valor — São Paulo*

Embalada pela compra de dois terminais no porto de Santos que eram da Rumo, a CLI (Corredor Logística e Infraestrutura), controlada pela gestora IG4 Capital e pela australiana Macquarie Asset Management, se prepara para mudar de patamar em 2023, também impulsionada pelo aumento da

movimentação no porto de Itaqui, onde é uma das sócias do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram).



**Helcio Tokeshi, diretor e sócio da IG4 — Foto: Foto: Ana Paula Paiva/Valor**

A conclusão do negócio em Santos com a Rumo foi nesta segunda-feira. Já com o suporte de um aumento de capital de R\$ 500 milhões totalmente subscrito pelo fundo Macquarie Infrastructure Partners V (MIP V), em operação que selou a entrada da múlti australiana como sócia, a CLI assumiu 80% dos terminais T16 e T19 — que, na verdade, são integrados e tratados como um só —, por R\$ 1,4 bilhão. A Rumo ficou com os 20%

restantes na operação, que tem capacidade total para 16 milhões de toneladas por ano, divididas em partes iguais entre grãos e açúcar.

Com o aumento de capital, a Macquarie, uma das maiores investidoras globais em infraestrutura, com carteira de quase US\$ 800 bilhões, assumiu 50% da CLI. No porto de Santos, deverão ser movimentadas 7,5 milhões de toneladas de açúcar e 4,2 milhões de toneladas de grãos (soja e milho) em 2022, e em Itaqui o volume deverá chegar a 4 milhões de toneladas de grãos, ante 2,8 milhões em 2021, quando o fluxo foi prejudicado pela quebra da segunda safra de milho — em Itaqui como um todo, as exportações de grãos tendem a somar 13 milhões de toneladas este ano.

“Com a perspectiva de colheitas recorde de soja e milho nesta safra 2022/23, o cenário para as operações em Santos e em Itaqui no ano que vem é muito favorável”, afirmou Helcio Tokeshi, diretor e sócio da IG4, ao Valor. “É a comprovação dos resultados positivos que podem ser gerados pelo nosso modelo de terminal bandeira branca”, disse. Nesse modelo de negócios, a empresa trabalha com todas as tradings interessadas, e o que determina o sucesso da parceria são os serviços oferecidos e eficiência da operação.

Em Itaqui, complementou Marcos Pepe Bertoni, diretor de operações da CLI, recentemente foram renovados contratos com tradings por períodos entre dois e três anos, e a expectativa, sem quebras de safras, é de forte aumento nos volumes de soja e milho exportados. Daí porque a empresa e suas sócias no Tegram — Glencore, Terminal Corredor Norte (ligada à trading NovaAgri) e ALZ Terminais Portuários (controlada por Amaggi, Louis Dreyfus Company e Zen-Noh Grain) — continuam planejando iniciar a “fase 3” de expansão do terminal, para ampliar a capacidade estática de armazenamento de 500 mil para 900 mil toneladas.

Para essa terceira fase, lembra Pepe, os investimentos estimados serão de entre R\$ 500 milhões e R\$ 600 milhões. Do ponto de vista da CLI, há “folga” financeira para arcar com sua parte dos investimentos previstos, uma vez que o investimento feito em Santos proporcionou a entrada de um ativo grande na estrutura, sem dívidas, o que reduziu a alavancagem da companhia.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 16/11/2022**

## RUMO FINALIZA VENDA DE PARTICIPAÇÃO NA EPSA E ENCERRA PROCEDIMENTO ARBITRAL

A empresa ainda vai receber R\$ 150 milhões adicionais em projetos

**Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo**

A Rumo anunciou nesta quarta-feira que finalizou a venda da sua participação de 80% na Elevações Portuárias (EPSA) por R\$ 1,4 milhão. A empresa ainda vai receber R\$ 150 milhões adicionais em projetos.



### **O impacto das duas operações terá efeito positivo de R\$ 550 milhões em seu Ebitda de 2022 — Foto: Reprodução**

A Rumo também chegou a um acordo para a aquisição da totalidade das ações de uma empresa contra a qual litigava em procedimento arbitral confidencial. O nome da companhia não foi revelado no formulário de referência. Mas o valor da operação será de aproximadamente R\$ 400 milhões.

De acordo com a Rumo, o impacto das duas operações terá efeito positivo de R\$ 550 milhões em seu resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) de 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 16/11/2022

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### **PORTOS MOVIMENTAM MENOS 1,42% NO PERÍODO JANEIRO A SETEMBRO**

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/11/2022 - 19:31



A movimentação portuária no período consolidado janeiro a setembro somou 905.673.445 toneladas. O resultado é 1,42% menor que o mesmo período de 2021, quando foram movimentados 918.713.361 toneladas. No terceiro trimestre isoladamente, o movimento foi 2,09% melhor do que o mesmo período do ano passado. Os portos públicos e privados movimentaram 323.978.906 milhões de toneladas no período julho a setembro, contra 317.361.644 toneladas no mesmo período em 2021. Os dados são do Estatístico Aquaviário publicado nesta quarta-feira (16)

pela Antaq.

Os portos públicos registraram variação positiva no trimestre julho a setembro, com avanço de 2,09%, sendo responsáveis por 114,9 milhões de toneladas transportadas. Santos (SP) teve crescimento de 22,7%, mas o destaque ficou com Santarém (PA), com alta de 89%, seguido de São Sebastião (SP), 69,1% e Suape (PE), 30,7%.

Os Terminais de Uso Privado (TUP) tiveram queda de 1,3%, tendo movimentado 209 milhões de toneladas entre julho e setembro. Entre os principais, o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) registrou queda de 5,2%. Já os terminais de Tubarão (ES) e São Sebastião (SP) movimentaram, respectivamente, 8,2% e 12% a mais do que no mesmo período de 2021.

No terceiro trimestre, a movimentação de produtos agrícolas nos portos foi de 79,4 milhões de toneladas, o que garantiu uma alta de 14,9%. Santos, Paranaguá (PR) e Itaquí (MA) são os principais portos brasileiros de entrada e saída dessas mercadorias. O milho apresentou crescimento de 75,7%, totalizando 26,4 milhões de toneladas movimentadas. O açúcar (11,7%) e o arroz (183,2%) também tiveram alta no período. A soja e adubos (fertilizantes) tiveram queda de 13,8% e 19,7%.

Movimentação portuária em 2022 x t (Jan - Set)

**905.673.445** ▼ -1,42%

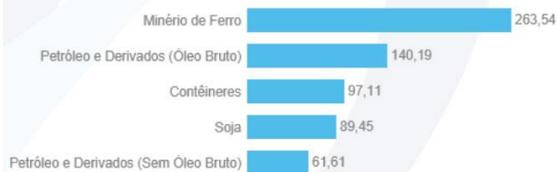
(2021) 918.713.361

Granel Sólido x t (Jan - Set)	Granel Líquido x t (Jan - Set)
<b>533.517.492</b> ▼ -1,11%	<b>224.666.194</b> ▼ -4,72%
(2021) 539.523.802	(2021) 235.783.999
Conteinerizada x t (Jan - Set)	Carga Geral x t (Jan - Set)
<b>97.108.559</b> ▼ -2,18%	<b>50.381.200</b> ▲ 14,17%

### 5 Maiores Portos (carga) em milhões x t



### 5 Maiores Mercadorias (carga) em milhões x t



crescimento de 4,3%, totalizando 3,1 milhões de TEU no período de julho a setembro (ou 34,3 milhões de toneladas, com crescimento de 1,8%). O aumento foi registrado na navegação de longo curso (8,1%) e na navegação interior (18,3%). A cabotagem teve queda de 2,6%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2022

## ARTIGO - FATORES QUE IMPACTARÃO A LOGÍSTICA MUNDIAL NO PRÓXIMO ANO

Por Robert Grantham OPINIÃO 16/11/2022 - 18:18



Até o final de 2022 ainda teremos a copa do mundo, montagem do novo governo brasileiro, resultado final das eleições legislativas nos EUA, Natal e novos desdobramentos da guerra na Ucrânia, isso sem falar da alta dos juros em vários países que, embora visando conter a escalada da inflação, acaba acertando em cheio o consumo mundial. Apesar de tantos acontecimentos importantes ainda esse ano — com claros efeitos sobre a economia global — fato é que o ano de 2023 está logo ali: apenas 45 dias!

### Oferta versus Demanda

Em linhas gerais, sob a ótica do transporte marítimo, já é fato que entraremos o ano com fretes bastante abaixo do observado nos últimos dois anos, mesmo que ainda acima dos níveis registrados em 2019 (último ano “normal”).

Os sólidos resultados financeiros dos armadores nos últimos trimestres vinham sustentando uma verdadeira “corrida aos estaleiros” para encomenda de novos navios, mas que já tem perdido força à medida que a demanda vem arrefecendo em todo o mundo (sobretudo em razão da retomada de

## Tabela

### Terceiro trimestre

Em relação aos combustíveis, a movimentação de petróleo e derivados, carvão mineral e gás de petróleo variaram negativamente no trimestre. O etanol (combustível) teve alta de 29,4%, assim como os óleos de produtos minerais, 46,2%.

A movimentação de minerais foi de 121,2 milhões de toneladas nos três meses, com crescimento de 1%. O minério de ferro, principal produto, decresceu 1,1%, enquanto a bauxita (26%), ferro e aço (6%) tiveram saldo positivo no período, em comparação com o mesmo trimestre de 2021.

Outro grupo de mercadorias que apresentou crescimento foi o da indústria (3,1%). A importação e exportação de automóveis, tratores e acessórios de veículos automotivos registraram alta de 9%, 8,9% e 21%, respectivamente. O transporte de semirreboque baú também aumentou, 2,6%.

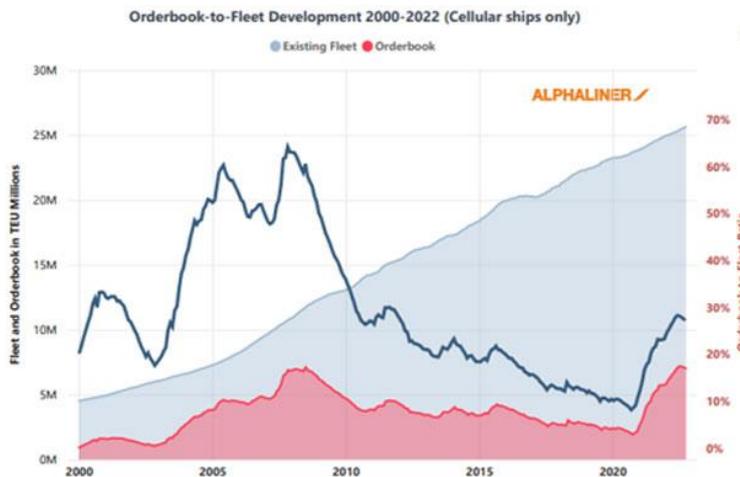
No transporte de contêineres também houve

gastos com serviços em detrimento de produtos e da redução dos incentivos fiscais por parte dos governos).

Segundo a Alphaliner, em 2023 entrarão em operação 343 navios com capacidade para transportar

2,3 milhões de TEUs, o que representa um incremento da oferta de capacidade de 8,1%, ao passo que a demanda global deve crescer apenas 2,7%, podendo gerar um descompasso entre a oferta e a demanda.

Ao todo há cerca de 917 navios (7 milhões de TEUs) encomendados, o equivalente a 27,4% da frota mundial em operação! Essa marca não era atingida desde 2011, conforme demonstrado no gráfico seguinte.



**Gráfico**

Contudo, diferentemente de 2009, quando a crise econômica mundial também provocou um enorme descompasso entre a oferta a demanda e os armadores entraram numa guerra de fretes em busca de “market share”, que levou a resultados financeiros desastrosos, espera-se que as fusões, aquisições, falências e grandes alianças ocorridas desde então (e que reduziram drasticamente o número de players), potencializem a gestão de capacidade.

Nesse sentido o CEO da Maersk, Soren Skou, declarou com clareza a estratégia da empresa: “Se a demanda cair, vamos retirar a capacidade na mesma porcentagem...Então, pode-se esperar que se veja mais ajustes de capacidade para atender a demanda nos próximos trimestres — pelo menos, essa seria a nossa estratégia...”

Dado que os armadores não têm ingerência sobre a evolução da demanda, espera-se que no próximo ano eles lancem mão de uma série de medidas para administrar a oferta:

- Envio de navios aos estaleiros para efetuar as inspeções obrigatórias e reparos atrasados por conta da alta demanda em 2020/2021 (atualmente 2/3 dos navios inativos estão passando por manutenção — 184 com capacidade total de 726.100 TEUs, ou o equivalente a 2,8% da oferta global);
- Demolições de navios antigos/ineficientes (segundo o Alphaliner há em operação 1.102 “sucateáveis”, ou seja, navios com mais de 20 anos de idade com capacidade equivalente a 10% da frota mundial – 2,5milhões de TEUs);
- Adiamiento de entregas de novos navios para anos seguintes;
- Blank sailings (cancelamento de viagens como observado no início da pandemia);

### IMO 2023

Outro fator que pode contribuir com os armadores no ajuste da oferta a uma demanda mais fraca é o IMO 2023. Em artigo que publicamos na Portos e Navios em 11 de maio desse ano, explanamos os principais pontos dessa nova regulamentação internacional que entrou em vigor no último dia 1º de novembro e pode levar ao sucateamento de navios ineficientes, além da redução da velocidade dos navios visando reduzir as emissões (a Drewry estima que uma redução de 10% na velocidade possa demandar um aumento de 10% na frota mundial).

***Empresas que estejam envolvidas com as melhores práticas ESG certamente começarão a ter interesse em entender os níveis de emissões, eficiência energética e a pegada de carbono de seus fornecedores de frete de marítimo.***



Apesar de as metas para descarbonização dos navios estarem distantes (2050), é preciso levar em conta que um navio encomendado hoje terá uma vida útil de 20 a 25 anos. Dessa forma, o desenvolvimento de combustíveis verdes também deve continuar ocupando lugar de destaque na pauta de 2023. O tema inclusive está tendo bastante destaque na COP27 que ocorre no Egito.

Alguns armadores têm encomendado navios “dual fuel” capazes de utilizar LSFO juntamente com LNG (considerado um combustível de transição já que reduz em 20% as emissões de carbono, mas ainda é um combustível fóssil), metanol, hidrogênio ou amônia. A Maersk acaba de fechar um acordo com o governo da Espanha para desenvolver grandes volumes de combustíveis verdes.

A disponibilidade de energia e combustíveis verdes em quantidades suficientes e a preços competitivos continua sendo o principal desafio para a descarbonização do transporte marítimo global. O Brasil, com sua disponibilidade de energia alternativa (eólica, solar, hidráulica) e grande produção agrícola, parece reunir todos os requisitos para ocupar uma posição de destaque nesse debate.

### **Maior Presença dos Armadores na Cadeia Logística**

Outro tópico que certamente fará parte da agenda de 2023 é a verticalização e a expansão da presença dos armadores na cadeia logística. Liderados pela Maersk, a primeira a anunciar serviços logísticos integrados, outros armadores seguem caminhos semelhantes.

**Recentemente, a PIL e a Cosco anunciaram a intenção de oferecer serviços porta-a-porta, enquanto a Hapag Lloyd adquiriu a divisão de logística da Chilena SAAM.**

Por outro lado, além de incorporar outros players da cadeia logística (sobretudo ampliando sua participação em terminais de contêineres mundo a fora), Maersk, CMA CGM e MSC também entraram no transporte de carga aérea.

Essa verticalização está gerando debates fervorosos no Brasil, quando se trata dos projetos de privatização dos portos de Itajaí e Santos e a concessão da área STS 10 em Santos.

### **Investimento em Automação e Digitalização das operações**

Por fim, os processos de automação e digitalização continuarão em ritmo acelerado. Um relatório do Banco Mundial e da Associação Internacional de Portos e Terminais (IAPH) concluiu que uma melhor colaboração digital entre entidades públicas e privadas em toda a cadeia de suprimentos marítimos resultaria em ganhos significativos de eficiência e cadeias de suprimentos mais resilientes, além de alcançar benefícios de segurança e proteção ambiental.

Em recente matéria para a revista “Port Technology” o presidente da SPA, Fernando Biral, afirma “no porto de Santos uma equipe multifuncional tem a missão de construir e incentivar parcerias com empresas para o desenvolvimento de novas tecnologias. Uma delas é a aplicação do 5G em recursos que impactam positivamente o desempenho das operações”.

Ainda segundo Biral, **“com o apoio do Ministério das Comunicações, estamos realizando testes em diversas aplicações, com foco em mostrar sua capacidade e aderência na automação de processos portuários e integração de sistemas como o uso de máquinas e equipamentos autônomos ou controlados remotamente, conectados a dispositivos de Internet das Coisas (IoT)”**.

Nessa linha a BTP inclusive acaba de anunciar, em parceria com a TIM e a Nokia, a implantação da rede 5G em seu terminal, numa iniciativa pioneira na América Latina.

### **Em suma**

Muitos fatores se desdobrarão em diferentes possíveis cenários para o transporte marítimo internacional de cargas em 2023, e com reflexos diretos para no Brasil. Continuaremos, como

sempre atentos, acompanhando, reportando e analisando esses movimentos em nossos estudos, relatórios, palestras e artigos.

RobRobert Grantham é sócio da Solve Shipping Intelligence Specialists

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 16/11/2022

### PRIMEIRO TERMINAL TRACTOR 100% ELÉTRICO DO BRASIL COMEÇA A OPERAR NO SUPER TERMINAIS, EM MANAUS

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 16/11/2022 - 18:18



**Equipamento high tech acelera projetos sustentáveis da companhia, economizando 2.112 litros de óleo diesel por ano**

As movimentações internas de contêineres do Super Terminais, terminal privativo no polo industrial de Manaus, começaram a ser feitas pelo primeiro terminal tractor 100% elétrico do Brasil. O equipamento incorporado a frota do Super Terminais chegou da Alemanha em setembro e visa complementar o projeto de sustentabilidade do terminal portuário. O novo terminal tractor permite a economia de 2.112 litros de óleo diesel por ano, reduzindo as emissões de gases do efeito estufa.

Segundo Marcello Di Gregorio, diretor do Super Terminais, a companhia vem acelerando projetos sustentáveis em várias frentes, em áreas relacionadas a energia, consumo de combustíveis fósseis e tratamento de resíduos. “O terminal tractor movimenta 46 contêineres de 90 toneladas por dia, chegando a 12.144 contêineres por ano. Os principais itens transportados são eletrônicos, peças de motocicletas e componentes para abastecimento da Zona Franca de Manaus. É um equipamento altamente tecnológico, eficiente e sustentável”, afirma Di Gregorio.

O modelo MAFI T230e possui motor elétrico de 400 volts, velocidade máxima de 40 km por hora e é equipado com baterias de lítio com capacidade de 177 KWh, com transmissão automática e faróis full led. Além das vantagens do ponto de vista da sustentabilidade, o terminal tractor traz mais conforto para o operador, com ruído zero na atividade, bancos anatômicos, visão ampla e dirigibilidade mais apurada com controles e painel digital.

#### Maior investimento da história

Ao comemorar 25 anos de atuação, o Super Terminais faz o maior aporte de investimentos da história, no valor total de R\$ 260 milhões. Os recursos estão sendo empregados na expansão do pátio de armazenagem em 10 mil metros quadrados, ampliação do píer em 180 metros, além da compra de guindastes e implementação de novos sistemas tecnológicos.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 16/11/2022

### GRUPO É FORMADO PARA FOMENTAR O DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 16/11/2022 - 18:18

Um grupo de trabalho composto por diferentes atores do processo de transporte marítimo foi formado a partir de reunião promovida pela Associação Empresarial de Criciúma (Acic) na segunda-feira (14) com o propósito de contribuir para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

Farão parte do grupo associações empresariais da região, lideradas pela Acic, representantes do porto, da Ferrovia Tereza Cristina, de diferentes segmentos econômicos, de tradings, do Terminal

Intermodal Sul (TIS), do Programa de Qualificação para Exportação (Peiex) – Núcleo Operacional de Criciúma e do armador que opera em Imbituba.



“Faremos um trabalho conjunto, porque o objetivo é o mesmo, incrementar os negócios com viabilidade. Esse grupo de trabalho terá a participação ativa da Acic. Faremos uma discussão transparente, no sentido de buscar alternativas para as dificuldades apresentadas”, ressalta o presidente da Associação Empresarial de Criciúma, Valcir José Zanette.

Zanette considera de suma importância a reunião realizada nesta tarde, que contou com a presença de aproximadamente 50 pessoas. “Essa representatividade nos entusiasma. A principal

função da Acic é motivar para que ações aconteçam e, com esse envolvimento, vamos fazer acontecer”, entende.

Dentre as demandas locais apresentadas por representantes de diferentes segmentos, especialmente o de arroz e o cerâmico, estão os desafios de escoamento por Imbituba, relativos à quantidade e disponibilidade de contêineres e linhas de longo curso.

Junto ao desenvolvimento do porto, também foi discutida a diversificação de cargas transportadas pela Ferrovia Tereza Cristina. “A Ferrovia faz parte da cadeia de suprimento do carvão mineral, mas está se posicionando para desenvolver outros negócios. Dependemos de escalas para operar e ter os resultados esperados”, salienta Benony Schmitz Filho, diretor presidente da FTC.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/11/2022*

## WILSON SONS FAZ APORTE NA ARGONÁUTICA, STARTUP BRASILEIRA QUE DESENVOLVEU TECNOLOGIA INOVADORA DE ‘CALADO DINÂMICO’

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/11/2022 - 18:18*



*Companhia adquire participação minoritária e mantém estratégia de investimento em inovações focadas na eficiência, segurança e sustentabilidade dos portos do país*

A Wilson Sons adquiriu participação minoritária na Argonautica Engenharia e Pesquisas, startup 100% brasileira, que desenvolveu o ReDraft e o MeDuSa. O ReDraft é um sistema que calcula a folga dinâmica abaixo da quilha, com base nas características de cada navio e do canal de acesso, considerando ainda as condições ambientais do momento da manobra. O MeDuSa é um sistema que otimiza atracações e operações de cais, dando previsibilidade e segurança na amarração dos navios, especialmente em operações ship-to-ship.

Com o aporte financeiro, o primeiro do gênero recebido pela startup, o objetivo da Argonáutica é o de escalar seus produtos e negócios, aproveitando a expertise da Wilson Sons no setor marítimo e portuário nacional. O recurso, em conjunto a uma cooperação mais ativa da Wilson Sons no dia a dia da empresa, vai apoiar a Argonáutica no desenvolvimento de suas atividades, possibilitando o desenvolvimento de novos produtos digitais.

“O investimento na Argonáutica faz parte da nossa estratégia digital, de engajamento da Wilson Sons com empresas inovadoras, brasileiras e estrangeiras, sempre buscando fomentar a utilização de novas tecnologias para aumentar a eficiência da infraestrutura marítima e portuária”, afirmou Eduardo Valença, diretor de transformação digital da Wilson Sons.

Por meio do sistema de calado dinâmico, a Argonáutica viabiliza, por exemplo, a atracação e desatracação de navios maiores, que transportam grandes volumes de cargas, aproveitando janelas de maré, vento e corrente de maneira dinâmica e oportuna. Assim, além do ganho de produtividade e financeiro, pode haver uma redução do consumo de combustível, com efeitos positivos para o meio ambiente, imprimindo mais sustentabilidade à operação portuária.

“O acompanhamento em tempo real do calado otimiza as operações, determina o calado máximo seguro dos navios de acordo com regulamentações aplicáveis, dando mais confiança e sustentabilidade à navegação. Assim, ganha toda a cadeia logística, aumentando a competitividade e contribuindo para o desenvolvimento econômico do país”, ressaltou Valença.

Com sede em São Paulo e mais de 180 projetos implementados, a Argonáutica foi fundada por quatro ex-estudantes de engenharia naval da Universidade de São Paulo (USP), que hoje são PhDs na área. São os sócios Felipe Ruggeri, Guilherme Feitosa Rosetti, Rafael de Andrade Watai e Rodrigo Sauri Lavieri. A empresa, além de novas soluções para as operações portuárias, como o ReDraft -- sistema já em funcionamento em portos como Santos (SP), Rio de Janeiro, Salvador, Suape (PE), Porto do Açu (RJ) e Portocel (ES) --, atua no setor de óleo e gás.

“O aporte financeiro da Wilson Sons é um marco para a Argonáutica. Simboliza um movimento importante não somente pela presença da Companhia nos mais relevantes portos e terminais do Brasil, mas também pela vasta experiência do Grupo no setor marítimo-portuário. A Argonáutica vem construindo competências muito sólidas no desenvolvimento de tecnologias e engenharia marítima, com clientes no setor portuário no Brasil e no exterior. Vamos combinar essa expertise aos atributos da Wilson Sons para ampliar a robustez e escala dos produtos que são comerciais e acelerar a entrada de novos produtos”, disse Guilherme Rosetti, cofundador da Argonáutica.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/11/2022*

## RUMO INVESTE EM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA APRIMORAR PROJETO DE DETECÇÃO DE TRILHOS QUEBRADOS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/11/2022 - 11:14*



*Segunda fase do projeto DTQ está sendo implementada nas malhas operadas pela concessionária e já apresenta 98% de assertividade*

A Rumo, operadora de ferrovias, acaba de implementar a segunda fase do projeto Detecção de Trilhos Quebrados (DTQ), que consiste na integração a um sistema de Inteligência Artificial capaz de aumentar de 95% para 98% os níveis de assertividade de identificação de problemas na via.

O projeto DTQ foi desenvolvido pela área de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) da Rumo, tendo a primeira fase iniciada em 2018, e representa uma tecnologia inédita no Brasil. Em sua primeira

fase, a iniciativa consistiu na instalação de um aparelho em diversos pontos da malha ferroviária e, com ou sem trem na via, as condições dos trilhos eram repassadas ao Centro de Monitoramento de Redes (NOC). Quando era identificada uma anomalia, os maquinistas de todos os trens eram informados em tempo real, eliminando o risco de descarrilamento.

Agora, com a implementação de recursos de Inteligência Artificial, a empresa otimizou a detecção de trilhos quebrados. “Nos meses de agosto e setembro deste ano, sem a IA, teriam sido detectados 96 trilhos quebrados. Com a adição do modelo, tivemos uma detecção adicional de 6 fraturas, totalizando 102 casos e representando um ganho de 6,25% de precisão”, afirma Rodrigo de Souza, Gerente de Tecnologia Ferroviária da Rumo. Após a conclusão dos testes, 60% dos aparelhos DTQs instalados em toda a malha da Rumo receberam a atualização e entraram em fase de operação assistida.

Outro benefício do sistema é a redução de alarmes falsos para trilhos quebrados. “A integração do sistema reduziu as notificações que causavam a parada do trem ou a necessidade de restrição de velocidade”, explica Souza. “Nos testes foram identificados 14 casos de alarmes falsos que demandariam vistorias da equipe de manutenção de via. Com esse novo modelo aumentamos a eficiência da operação e reduzimos em 50% o índice de casos do gênero”, destaca.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/11/2022*

## A CONTRIBUIÇÃO DA INDÚSTRIA MARÍTIMA

*Por Ivan Leão OPINIÃO 15/11/2022 - 11:10*



Nos próximos anos, o setor representado pela indústria marítima fará relevante contribuição ao processo de desenvolvimento da economia brasileira. O setor formado por quatro segmentos — petróleo e gás offshore, portos, navegação e construção naval — está em expansão, atraindo investimentos, melhorando índices de desempenho e articulando rede de fornecedores de sistemas, equipamentos e serviços.

**PETRÓLEO E GÁS OFFSHORE** - A produção total operada pela Petrobras atingiu 3,65 milhões de barris de óleo equivalentes, no terceiro trimestre de 2022. O Anuário estatístico da ANP informa que em 2021 o total das reservas provadas de petróleo atingiram 13,3 bilhões de barris. Localizadas no Rio de Janeiro, 81,9 %; São Paulo, 8,6%; e Espírito Santo, 6,1%. Representando 96,6% das reservas. Outros 3,4% estão no Rio Grande do Norte, Bahia e Sergipe.

Cinco plataformas de produção do tipo FPSO iniciaram ou estão em processo de iniciar operações. Foram assinados os contratos de construção das plataformas para o Búzios 9, 10 e 11. A Oferta Permanente de Partilha registrou em novembro a participação das seguintes petroleiras: Petrobras; Shell; Chevron; BP Energy; Ecopetrol; Petronas; Qatar Energy; e Total Energy. Além das que já são parceiras de Petrobras ou operadoras de campos próprios de produção.

Novas áreas de exploração offshore estão previstas. As encomendas de plataformas de produção do Brasil mobilizam as empresas internacionais especializadas na engenharia financeira, no projeto, gestão da construção e na operação de produção. Novas descobertas de campos de produção offshore são anunciados pelas petroleiras. Para garantir o aumento de produção, a Petrobras realiza contratos de longo prazo com sondas de perfuração, navios de construção submarina e assentamento de dutos além de unidades de habitação (Flotel). O volume de contratos resultará no aumento do investimento da Petrobras (Capex), provavelmente com redução dos lucros nos próximos períodos, com a perspectiva de mais lucros com o aumento da produção.

**PORTOS** - Portos públicos e terminais privados brasileiros movimentaram um total de 1,21 bilhão de toneladas em 2021, crescimento de 4,8% em relação a 2020, segundo a Antaq. Em 2022, importação e exportação se aproximam dos US\$ 600 bilhões, cerca de 90% através dos portos. Com a extinção da Portobrás, em 1990, o sistema portuário brasileiro passou por grave crise, forçando a edição da Lei 8.630/1993 de Modernização dos Portos. O IPEA registra o avanço da legislação do setor. De 2003 a 2016, anos em que o PT esteve na Presidência da República, esse avanço foi mantido, indicando aprovação na transformação do setor portuário.

Números da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), mostram que 2021 foi positivo para o setor portuário privado brasileiro. Foram 14 novos contratos de adesão de novos terminais privados. Em 2022, a Antaq estima a carteira de investimentos em terminais portuários em R\$ 9,5 bilhões. A Quadra Capital arrematou o leilão da Codesa, com um lance de R\$ 106 milhões. Demonstrando que as gestoras de recursos financeiros identificaram o setor portuário como opção de investimento. A expansão do transporte marítimo de cabotagem estimula a expansão de portuária em direção ao Nordeste e Norte.

**NAVEGAÇÃO** - As empresas internacionais de navegação dominam o transporte transoceânico de importação e exportação. Em evento sobre mercado de feeder promovido pela Antaq em novembro, foi apresentado estudo apontando que o complexo portuário de Santos e o terminal de uso privado (TUP) da DP World Santos concentram 65,83% de toda a carga feeder, como origem ou destino nacional.

Empresas internacionais são acionistas controladoras de empresas brasileiras de navegação que realizam o serviço feeder. O estudo indica que a Hamburg Sud tem 31% do mercado, seguida pela MSC (28%) e Aliança (14%). No entanto, a Maersk é a controladora da Hamburg Sud que por sua vez controla a Aliança Navegação para movimentação de 72% da carga feeder transportada no trecho nacional. Já a MSC utiliza a Log-In, recentemente adquirida, em 85% das operações.

A Maersk, através da sua controlada APM Terminals, venceu a licitação e comprou, em julho de 2022, do Estaleiro Atlântico Sul, por de R\$ 455 milhões, área denominada Unidade Produtiva Isolada (UPI-B Cais Sul), no complexo portuário e industrial de Suape, para operação de um terminal de contêineres e cargas gerais.

Promover o aumento do número de navios na navegação de cabotagem é a principal diretriz do BR do Mar. No apoio marítimo, empresas brasileiras incorporam navios e frotas de operadoras internacionais, demonstrando o bom momento neste segmento. A CBO comprou a Finarge, em setembro de 2021, incorporando cinco AHTS à sua frota. Desde 2019 a CBO comprou quatro navios de empresas internacionais e afretou dois. Em 2022, a MLog, controladora da Asgaard Navegação, realizou um acordo de acionistas com a Bourbon, que se tornará acionista de 50% da Asgaard, que será a operadora de navios de apoio marítimo de ambas no Brasil. Em maio de 2022, A SAAM Towage comprou da Starnav os 17 rebocadores portuários que operam no Brasil, e outros quatro em construção no Estaleiro Detroit. A operação consolida a liderança da SAAM como principal operadora de rebocadores nas Américas, atestando o dinamismo do segmento de apoio portuário no país.

**CONSTRUÇÃO NAVAL** - O apoio marítimo, apoio portuário e a navegação interior são os principais contratantes dos estaleiros nos últimos seis anos. Os desembolsos e aprovações de financiamentos do FMM (Fundo da Marinha Mercante) demonstram esse fato. As obras são novas construções, reparos, docagens obrigatórias (IMO) e reformas para mudanças nas capacidades dos navios. Os estaleiros de grande porte (Atlântico Sul, Enseada e Ecovix) voltaram ao mercado depois de aprovação do seu processo de recuperação judicial junto aos credores. Realizam reparos e docagens de navios de cabotagem, atuam como terminais portuários unitários privados e informam que buscam novos negócios na construção de sistemas eólicos e no desmantelamento de plataformas a serem recicladas para reaproveitamento do aço.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 145/2022  
Página 55 de 55  
Data: 16/11/2022  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

Os estaleiros de porte médio mostram o dinamismo do modelo de negócios de estaleiros associados às empresas de navegação. São exemplos dessa atividade o Navship do grupo Edison Chouest (Bram e Alfanave); o Detroit do Grupo Starnav operadora de frota de apoio marítimo; o Wilson Sons do grupo com o mesmo nome, ativo na construção e reparos de rebocadores e navios de apoio offshore.

Na navegação interior a Antaq informa a existência, em 2020, de 1.413 balsas e 895 empurradores e rebocadores. O Sindicato de Construção Naval do Estado do Pará estima que nos próximos dez anos serão construídas mais duas mil barcas e 120 empurradores. A construção naval da Marinha Brasileira tem uma carteira relevante, através da Emgepron: quatro fragatas de 3.650 toneladas (investimento de US\$ 2,3 bilhões) no estaleiro Brasil Sul Thyssen. O Estaleiro Jurong Aracruz foi contratado para construir o NAPant-Navio de Apoio Antártico. Foi iniciado a modelagem do programa de construção de 12 navios de patrulha oceânicos. A Marinha Brasileira já entregou para testes o primeiro submarino do Prosub, outros quatro estão em construção no complexo industrial e de apoio à operação de submarinos em Itaguaí (RJ).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/11/2022*



**MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA**

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM**

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-[www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2](https://www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2)

*Fonte : InforMS*

*Data: 16/11/2022*