

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 104/2022
Data: 18/08/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
A DOIS MESES DA NOVA TEMPORADA, SUMMIT CRUZEIROS REÚNE PRINCIPAIS NOMES DO SETOR EM SANTOS	4
CABINE DE CAMINHÃO FICA DESTRUÍDA EM INCIDENTE DURANTE OPERAÇÃO DE DESCARREGAMENTO NO PORTO	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	5
ANTAQ REALIZARÁ DUAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS NO FINAL DE AGOSTO	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	6
SÉTIMA RODADA: AENA, XP E CONSÓRCIO NOVO NORTE VÃO INVESTIR R\$7,3 BILHÕES EM 15 AEROPORTOS BRASILEIROS	6
MÍNFRAS INVEST APROXIMA INVESTIDORES E OPERADORES DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES	8
MÍNFRAS ASSINA CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS QUE GARANTEM CERCA DE R\$ 1 BILHÃO EM INVESTIMENTOS	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
LEILÃO DE CONCESSÃO GARANTE AO AEROPORTO DE CONGONHAS (SP) E A OUTROS 14 TERMINAIS INVESTIMENTOS DE R\$ 7,3 BILHÕES	9
ACORDO REDUZ EM ATÉ 35% TETO DE PAGAMENTO DE FUTUROS CONTRATOS ENTRE GOOGLE WORKSPACE E GOVERNO.10	
MINISTÉRIO DA ECONOMIA ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE NORMA PARA AQUISIÇÃO DE BENS E CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS	10
GOV.BR JÁ OFERECE 4 MIL SERVIÇOS PÚBLICOS DIGITAIS PARA O CIDADÃO	11
MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DE EVENTO DIRIGIDO A INVESTIDORES	12
PORTAL PORTO GENTE	12
E-COMMERCE DEVE ATINGIR U\$ 4,9 TRILHÕES ATÉ 2025.....	12
OS PORTOS E AS LOGÍSTICAS NA VISÃO DO PT: RESPOSTAS AO PORTOGENTE.....	14
CNN BRASIL.....	15
GOVERNO QUER INCENTIVAR PARTICIPAÇÃO DE TERMINAIS EM OFERTA DO PORTO DE SANTOS.....	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – RISCO LOGÍSTICO.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Santos 1.....</i>	<i>17</i>
<i>Santos 2.....</i>	<i>17</i>
<i>Santos 3.....</i>	<i>17</i>
<i>Novas instalações</i>	<i>17</i>
NACIONAL - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO DE TRÊS TERMINAIS PORTUÁRIOS SÃO ASSINADOS	17
NACIONAL - MARCO CAUDURO RENUNCIA CARGO DE DIRETOR-PRESIDENTE DA CCR.....	19
NACIONAL - TCU ADIA ANÁLISE DA DESESTATIZAÇÃO DE SÃO SEBASTIÃO	20
NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PODE CHEGAR A 1,7 MILHÃO DE TONELADAS EM 2022	21
NACIONAL - HÁ RECEIO DE GARGALO LOGÍSTICO NA ENTREGA DOS FERTILIZANTES, AFIRMA MINISTRO.....	22
NACIONAL - INTERCÂMBIO COMERCIAL ENTRE BRASIL E CANADÁ DEVE ATINGIR NÍVEL HISTÓRICO	22
REGIÃO SUDESTE - FORÇA-TAREFA ENCONTRA 95 KG DE COCAÍNA EM CASCO DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS	24
REGIÃO NORDESTE - REUNIÕES DISCUTEM PLANO MESTRE DOS PORTOS DE SUAPE E DO RECIFE	25
REGIÃO NORDESTE - PREFEITO E MEMBROS DA CODEBA DEBATEM DEMANDAS DO PORTO DE ÍLHÉUS.....	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	27
PORTOS SAUDITAS TÊM CRESCIMENTO DE CARGA DE 16% EM JULHO.....	27
CRISE DE ENERGIA NA EUROPA ATINGE USO DE FERTILIZANTES	28
PORTO DE AVEIRO AUMENTA MOVIMENTO DE CARGAS E MELHORA MONITORIZAÇÃO DO TRÁFEGO	29
FIESP: BARREIRAS TÉCNICAS SÃO DESAFIOS ÀS EXPORTAÇÕES	30
DIÁRIO DO LITORAL - SP	31
SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES LIBERA GAVETA CENTRAL DA TRAVESSIA SANTOS/GUARUJÁ	31
JORNAL O GLOBO – RJ.....	32
SEM CONCORRENTES, ESPANHOLA AENA LEVA CONGONHAS POR R\$ 2,4 BI	32
GUEDES COBRA DÍVIDA DO BNDES E CRITICA BÔNUS PAGO PELO BANCO A FUNCIONÁRIOS	35
POTENCIAL DA ECONOMIA DO MAR NO BRASIL DEPENDE DE INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA E POLÍTICA INDUSTRIAL, AFIRMAM PESQUISADORES	36



AEROPORTOS LEILOADOS COM CONGONHAS DERAM PREJUÍZO DE R\$ 8 MILHÕES EM 2021	38
BNDES QUER USAR PARTE DE RECURSO DA VENDA DE AÇÕES DE GRANDES EMPRESAS PARA INVESTIR EM PEQUENOS NEGÓCIOS	38
EMPRESÁRIOS DEFENDEM VOLTA DO MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DE POLÍTICA DE INCENTIVOS AO SETOR	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	41
5G: ANATEL APROVA PRORROGAR POR 2 MESES PRAZO PARA ATIVAÇÃO DO SINAL EM 15 CAPITAIS; VEJA QUAIS	41
RISCOS ESG APARECEM EM BALANÇOS DE APENAS UMA EM CADA CINCO DAS EMPRESAS MAIS REPRESENTATIVAS DA B3	42
VENTO, SOL E HIDROGÊNIO VERDE.....	44
‘ESTOU MUITO TRANQUILLO COM A FORÇA DAS INSTITUIÇÕES BRASILEIRAS’, DIZ ANDRÉ ESTEVES	45
VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
INFRAESTRUTURA QUER FAZER NESTE ANO LEILÕES DE AEROPORTO NO RN, RODOVIAS NO PR E BR-381	46
ANATEL CONFIRMA LIBERAÇÃO DE 5G NO RIO, EM PALMAS, FLORIANÓPOLIS E VITÓRIA NA SEGUNDA-FEIRA	47
CONHEÇA OS 10 AEROPORTOS MENOS MOVIMENTADOS DO BRASIL	48
LEILÃO DE AEROPORTOS PREVÊ R\$ 7 BI DE INVESTIMENTOS E BAIXA COMPETIÇÃO	50
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	52
COMISSÃO DO SENADO APROVA MARCO PARA EXPLORAÇÃO DE ENERGIA NO MAR.....	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	53
EMGEPRON ESPERA LANÇAR EM BREVE SELEÇÃO DE EPCISTA PARA 1º NAPA-500	53
DIGITALIZAÇÃO É A PORTA DE ENTRADA PARA DESCARBONIZAÇÃO, DIZ ESPECIALISTA	54
PRESENTE NA NAVALSHORE, VISION MARINE QUER ATENDER PEDIDOS REPRESADOS	55
GYROMARSAT APOSTA NA NAVALSHORE PARA CONQUISTAR NOVOS CLIENTES.....	55
ENTIDADE RUSSA TRAZ SUA EXPERIÊNCIA EM NAVIOS AUTÔNOMOS PARA A NAVALSHORE.....	56
PAINELISTAS DESTACAM POTENCIAIS E DESAFIOS PARA EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL.....	57
FUTURO DA NAVEGAÇÃO AUTÔNOMA É TEMA DE PALESTRA NA NAVALSHORE	58
BLOMMAERT DESTACA USO DE PAINÉIS SOLARES EM TAMPAS DE ESCOTILHAS NA NAVALSHORE.....	61
OFERTA PERMANENTE DE PARTILHA DE PRODUÇÃO (OPP): ANP INICIA CICLO E DIVULGA CRONOGRAMA	61
ANTAQ REVISAR MODELAGEM DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ, AINDA PREVISTA PARA ESTE ANO.....	62
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

A DOIS MESES DA NOVA TEMPORADA, SUMMIT CRUZEIROS REÚNE PRINCIPAIS NOMES DO SETOR EM SANTOS

Grupo Tribuna debate desafios para este segmento econômico nesta quinta-feira (18)

Por: Anderson Firmino



A previsão é que a temporada de cruzeiros 2022/2023 seja a maior dos últimos 10 anos
Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT

A dois meses do início da temporada 2022/2023 de cruzeiros marítimos no Brasil, prevista começar em 29 de outubro, o novo momento do setor será discutido nesta quinta-feira (18), a partir das 14 horas, no 2º Summit Cruzeiros, que será realizado no auditório do Grupo Tribuna. A expectativa é grande para o evento, pois reunirá importantes nomes ligados ao segmento que movimenta

milhões de reais e gera milhares de empregos.

A programação será aberta pelo consultor Ivam Jardim, que abordará o tema O Projeto do Novo Terminal do Valongo. Na sequência, ampliando a discussão, haverá o painel Valongo – Viabilidade, Possibilidade, Impactos e Benefícios, com as presenças de Rogério Santos (PSDB, prefeito de Santos), Bruno Stupello (Santos Port Authority), Marcos Ferraz (Clia Brasil), Thiago Miller (advogado), Renildo Barros (superintendente de outorgas da Antaq) e Eduardo Silveira (Associação de Profissionais do Turismo).

Após um coffee break, o Summit será retomado, às 16 horas, com o painel Outeirinhos 2038 – Porque, Como e a sua Modernização, com as presenças de Leandro Chiaro (diretor de engenharia Grupo ABA), Sueli Martinez (diretora operacional do Concais), Mario Povia (secretário nacional de Portos) e Robledo de Lemos Costa e Sá (capitão dos Portos).

Profissionais

A diretora operacional do Concais, Sueli Martinez, destaca a importância de debater os rumos do setor. “O impacto do turismo de cruzeiros para a economia do país é estimado em R\$ 400 milhões. Desse total, R\$ 220 milhões ficam na economia da Baixada Santista. São números extraordinários que os cruzeiros marítimos injetam na economia local”.

Para o diretor-presidente da Clia Brasil, Marcos Ferraz, a nova temporada é bastante promissora. “A gente está entusiasmado. Vai ser a maior dos últimos dez anos. Santos tem um papel fundamental, por ser o principal porto de embarque do Brasil. Temos 60% dos passageiros embarcando em Santos”.

O diretor da Associação dos Profissionais de Turismo (APT), Eduardo Silveira, lembra que a pandemia deixou lições para o setor, mas que o momento é de expectativa. “Quem não viajou na última temporada, por medo ou insegurança, hoje está fazendo até mais de um cruzeiro”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/08/2022

CABINE DE CAMINHÃO FICA DESTRUÍDA EM INCIDENTE DURANTE OPERAÇÃO DE DESCARREGAMENTO NO PORTO

Ocorrência, da noite de quinta-feira, será apurada pela Autoridade Portuária de Santos
Por: ATribuna.com.br



Carga de sal grosso danificou parte da cabine do caminhão que receberia o produto Foto: Reprodução

Um descarregamento de uma carga de sal grosso a granel, no Porto de Santos, causou um acidente na noite de quarta-feira (17). Segundo informações da Autoridade Portuária de Santos (SPA), os trabalhos acabaram danificando a cabine de um caminhão que iria receber o produto. Ninguém ficou ferido.

Clique, assine A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe

centenas de benefícios!

De acordo com a SPA, o incidente ocorreu às 22h35 no cais do Armazém 29, durante uma operação de descarga do Navio Diamond Sea.

Um vídeo feito do navio, reproduzido nas redes sociais, mostra o veículo tomado pela carga de sal, que se espalhou também pelo chão.

Em nota, a Autoridade Portuária informou que o cais foi limpo pela própria operadora que executou os serviços.

O órgão afirmou que vai apurar o incidente junto à empresa responsável pela operação.'

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/08/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ DUAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS NO FINAL DE AGOSTO

Uma reunião será sobre a padronização da estrutura de serviços prestados pelos terminais de contêineres; a outra abordará os procedimentos administrativos decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência

A ANTAQ realizará duas audiências públicas, no modelo virtual, na última semana de agosto. As deliberações foram publicadas, nesta quinta-feira (18), no Diário Oficial da União.

No dia 26, com início às 15h, haverá a audiência pública sobre a padronização da estrutura de serviços prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares. Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 9h às 14h do mesmo dia.

No dia 29, também com início às 15h, a audiência pública será sobre o aprimoramento da proposta normativa que estabelece os procedimentos administrativos decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANTAQ. O período de inscrição será das 9h às 14h do mesmo dia.

Saiba mais sobre as audiências públicas nos 8 e 9/2022, clicando aqui.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/aceso-a-informacao/participacao-social>

Dinâmicas

As dinâmicas das duas reuniões serão iguais. As sessões virtuais serão transmitidas via streaming a toda a Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no "Youtube". Não é necessário inscrição para assistir às audiências públicas.

Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp". Os interessados também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "ZOOM". Para isso, no ato de inscrição, o participante deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "ZOOM" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "ZOOM", será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

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: 18/08/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

SÉTIMA RODADA: AENA, XP E CONSÓRCIO NOVO NORTE VÃO INVESTIR R\$7,3 BILHÕES EM 15 AEROPORTOS BRASILEIROS

Aeródromos foram arrematados nesta quinta-feira (18), na B3, em São Paulo. Brasil chega à marca de 49 terminais concedidos à iniciativa privada



Os quinze aeroportos localizados em seis estados brasileiros foram divididos em três blocos - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Realizado nesta quinta-feira (18) na sede da B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, o leilão da sétima rodada de concessões aeroportuárias garantiu investimentos na ordem de R\$ 7,3 bilhões, pelos próximos 30 anos, em 15 aeroportos brasileiros. Venceram a disputa as empresas Aena Desarrollo Internacional, XP Infra IV Fundo de Investimento em Participações de Infraestrutura, que entra pela

primeira vez no setor de aviação civil, e o consórcio Novo Norte Aeroportos.

A operadora espanhola Aena, já presente no Brasil em aeroportos como o de Recife (PE), arrematou o bloco SP/MS/PA/MG por R\$ 2,450 bilhões – um ágio de 231,02% da outorga inicial prevista – e investirá R\$ 5,8 bilhões em Congonhas (SP) e mais 10 terminais brasileiros. Já o XP Infra levou o bloco da Aviação Geral, composto por Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), ao oferecer R\$ 141,4 milhões para investir R\$ 560 milhões nos terminais. Formado pela Dix Empreendimentos e pela Socicam, o consórcio Novo Norte vai aplicar R\$ 875 milhões nos terminais de Belém (PA) e Macapá (AP) após vencer o certame com uma oferta de R\$ 125 milhões – ágio de 119,78%.

Reconhecido pela grande movimentação de passageiros e pelo alto potencial de rentabilidade, o Aeroporto de Congonhas (SP) era um dos destaques da rodada promovida pelo Ministério da Infraestrutura, por meio da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A expectativa é que sejam investidos R\$ 3,3 bilhões dos R\$ 5,8 bilhões do bloco somente no aeródromo paulista. Conforme o edital do processo de concessão, o vencedor do lote SP-MS-PA-MG terá 60 meses para concluir a primeira fase de intervenções obrigatórias para elevar os padrões operacionais e de serviços de todo o lote (fase 1B); para os demais blocos, o prazo é de 36 meses.

Com a realização do leilão da sétima rodada aeroportuária promovido pelo Ministério da Infraestrutura, o Brasil chega à marca de 49 terminais aéreos concedidos e mais de R\$ 17 bilhões em investimentos privados para o setor. "Para um país continental como o Brasil, ter operadoras estrangeiras em nossos aeroportos e empresas nacionais de enorme qualidade, com uma operação de ponta, eficiente e em todos os cantos do país, é muito importante para um futuro de progresso e desenvolvimento", destacou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

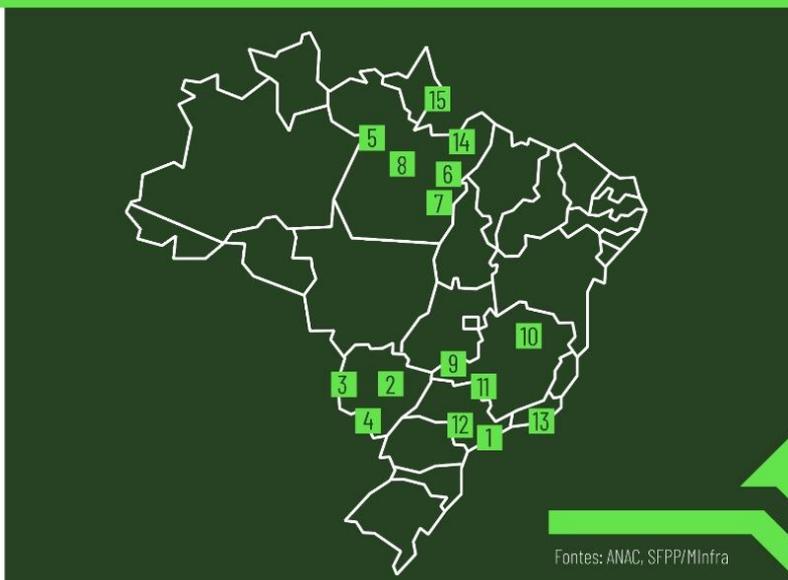


**RODADA
DE CONCESSÃO
DE AEROPORTOS**

Foram concedidos à iniciativa privada 15 aeroportos em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Pará, Mato Grosso do Sul e Amapá

Investimento total previsto: R\$ 7,3 bilhões

- 1 - Congonhas: R\$ 3,3 bilhões
- 2 - Campo Grande: R\$ 377,6 milhões
- 3 - Corumbá: R\$ 192,6 milhões
- 4 - Ponta Porã: R\$ 234,2 milhões
- 5 - Santarém: R\$ 278,3 milhões
- 6 - Marabá: R\$ 131,2 milhões
- 7 - Carajás: R\$ 168,2 milhões
- 8 - Altamira: R\$ 151 milhões
- 9 - Uberlândia: R\$ 438,1 milhões
- 10 - Montes Claros: R\$ 216,5 milhões
- 11 - Uberaba: R\$ 267,5 milhões
- 12 - Campo de Marte (SP): R\$ 323,8 milhões
- 13 - Jacarepaguá (RJ): R\$ 228,2 milhões
- 14 - Belém (PA): R\$ 741 milhões
- 15 - Macapá (AP): R\$ 133,6 milhões



Infográfico com os números da sétima rodada aeroportuária

Proponentes

Como vencedora do bloco que tem a maior previsão de investimentos, a Aena apresentou uma proposta com ágio de 231,02% em relação ao valor estabelecido em edital e vai incorporar em sua carteira de ativos concedidos, além de Congonhas, os terminais de Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Carajás (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Uberaba (MG) e Montes Claros (MG).

A empresa já opera no Brasil administrando os aeroportos de Recife (PE), Maceió (AL), João Pessoa (PB), Campina Grande (PB), Aracaju (SE) e Juazeiro do Norte (CE). A concessão ocorreu na 5ª rodada aeroportuária, em 2019.

Estreante no segmento, a XP Asset vai administrar e investir R\$ 540 milhões em dois aeroportos de grande movimentação de voos executivos: Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), o lote tem R\$ 560 milhões em investimentos previstos.

O consórcio Novo Norte Aeroportos é formado pelas empresas Dix Empreendimentos e Grupo Socicam, que já operam em parceria nos terminais de Aracati e Jericoacoara, ambos no Ceará, e



em 11 terminais do estado de São Paulo. Com o leilão do bloco Norte II, as empresas iniciarão a operação na Região Norte.

Modelagem

Os 15 aeroportos em seis estados brasileiros foram divididos em três blocos modelados visando atrair novo perfil de investidores, melhorar a competição entre aeroportos e promover o desenvolvimento da infraestrutura desses terminais. A decisão de inserir outros terminais de forma conjunta com o Aeroporto de Congonhas (SP) foi uma das estratégias aplicadas para fomentar a aviação regional, garantindo, em função da importância do ativo, atender aeroportos importantes e viabilizar o acesso de todo o país à infraestrutura aeroviária de qualidade.

Além das parcerias com o setor privado, o Governo Federal tem investido na modernização dos aeródromos brasileiros por meio da ampliação dos terminais de passageiros e de pistas de pouso e decolagem, na sinalização e em demais intervenções. No total, cerca de R\$ 1,1 bilhão foi investido em aviação regional, aumentando a conectividade e o desenvolvimento do país, sobretudo nos municípios em que havia demanda reprimida no segmento aeroportuário.

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

Data: 18/08/2022

MINFRA INVEST APROXIMA INVESTIDORES E OPERADORES DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Evento ocorreu na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, nesta quarta-feira (17), e contou com a presença do ministro Marcelo Sampaio

O Ministério da Infraestrutura lançou, nesta quarta-feira (17), o MInfra Invest, fórum voltado para promover a aproximação entre o setor de infraestrutura com operadores, concessionários e arrendatários, além de apresentar o cardápio da pasta para investidores do setor privado.

A abertura, realizada pelo ministro Marcelo Sampaio, na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3, deu espaço a um painel em que o MInfra e o BNDES discutiram a estruturação e o financiamento de projetos de concessão. Foram discutidas também oportunidades no setor de transportes, melhorias regulatórias e legislativas implementadas e em andamento.

Com o evento, foi possível aproximar todo o setor de transportes a investidores interessados na carteira de projetos do MInfra. Participaram do evento, além do ministro, o Secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias, Rafael Furtado, o Diretor de Concessões e Privatizações do BNDES, Fábio Abraão, e a Diretora de Crédito a Infraestrutura do banco, Solange Vieira.

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

Data: 18/08/2022

MINFRA ASSINA CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS QUE GARANTEM CERCA DE R\$ 1 BILHÃO EM INVESTIMENTOS

Arrendatários atuarão em terminais nos portos de Suape (PE), Santos (SP) e Areia Branca (RN)

Assinados nesta quarta-feira (17) pelo Ministério da Infraestrutura, três contratos de arrendamento de terminais portuários representam a injeção de R\$ 988 milhões em investimentos privados no setor portuário brasileiro durante a duração dos contratos. A formalização ocorreu em São Paulo, na sede da B3, a bolsa de valores paulista, com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Os arrendatários são o consórcio SUA Granéis, que administrará o terminal de Suape, em Pernambuco; a Cofco Internacional Brasil, responsável pelo STS 11, em Santos (SP); e a Intermarítima Portos e Logística, vencedora do leilão do Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab), no Rio Grande do Norte. Todos os contratos têm 25 anos de duração.



Terminais

Suape é um terminal de porte médio que movimenta grãos vegetais como trigo, milho, açúcar e, especialmente, malte e cevada, além de grãos minerais como de coque de petróleo e carga geral. Por já contar com os equipamentos relevantes para a realização das operações, o arrendatário deverá investir de R\$ 59,8 milhões em melhorias pontuais de infraestrutura.

Já o STS11 receberá R\$ 764,8 milhões em investimentos na área brownfield de 98.159 metros quadrados localizada no Porto Organizado de Santos (SP). O terminal armazena grãos sólidos vegetais, especialmente açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja. A Cofco Internacional Brasil trabalha com processamento de alimentos.

Sal marinho

O Tersal, por onde passa todo sal marinho produzido no Brasil, receberá investimentos de R\$ 164,11 milhões nas instalações para compra de equipamentos necessários para operação, o que inclui a recuperação do pátio de estocagem (atualmente inoperante), fazendo com que a capacidade do terminal passe de 90 mil para 150 mil toneladas; e na dragagem de aprofundamento do canal de acesso.

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

Data: 18/08/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

LEILÃO DE CONCESSÃO GARANTE AO AEROPORTO DE CONGONHAS (SP) E A OUTROS 14 TERMINAIS INVESTIMENTOS DE R\$ 7,3 BILHÕES

Juntos, eles respondem por 15,8% do movimento de passageiros no mercado brasileiro de transporte aéreo

O leilão da 7ª rodada de aeroportos concedeu à iniciativa privada, nesta quinta-feira (18/8), 15 terminais, localizados em seis estados brasileiros: (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Pará, Mato Grosso do Sul e Amapá. Juntos, eles respondem por 15,8% do movimento de passageiros no mercado brasileiro de transporte aéreo. A concessão à iniciativa privada tem prazo de 30 anos e garante investimentos no total de R\$ 7,3 bilhões.

A concessão da 7ª rodada de concessão de aeroportos foi qualificada no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), por meio da Resolução CPPI nº 145, de 2 de dezembro de 2020, convertida no Decreto nº 10.635, de 22 de fevereiro de 2021.

O bloco Aviação Geral, formado pelos aeroportos de Campo de Marte, em São Paulo (SP). e Jacarepaguá, no Rio de Janeiro (RJ), foi arrematado pela XP Infra IV FIP em Infraestrutura com valor de R\$ 141,4 milhões de outorga. Os investimentos previstos são de R\$ 552 milhões.

Já o bloco Norte 2, integrado pelos aeroportos de Belém (PA) e Macapá (AP), foi arrematado pelo consórcio Novo Norte Aeroportos, no valor de R\$ 125 milhões de reais, representando ágio de 119,78%. Os investimentos previstos são de R\$ 874 milhões.

O terceiro bloco, composto pelos aeroportos de Congonhas, em São Paulo (SP); Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã, no Mato Grosso do Sul (MS); Santarém, Marabá, Parauapebas e Altamira, no Pará (PA); Uberlândia, Uberaba e Montes Claros, em Minas Gerais (MG), foi arrematado pela espanhola Aena, já presente no Brasil em aeroportos como o de Recife (PE), com o valor de outorga de R\$ 2,45 bilhões, representando um ágio de 231,02%. Os investimentos previstos são de R\$ 5,8 bilhões.

Entre 2011 e 2021, o programa de concessão aeroportuária no Brasil concedeu o equivalente a 75,82% do tráfego nacional à iniciativa privada. Somado à 7ª rodada, esse percentual atingirá 91,6% de passageiros atendidos em aeroportos concedidos.

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

Data: 18/08/2022

ACORDO REDUZ EM ATÉ 35% TETO DE PAGAMENTO DE FUTUROS CONTRATOS ENTRE GOOGLE WORKSPACE E GOVERNO

Vinte produtos estão englobados; órgãos da administração pública federal precisam observar limites de preços negociados para as contratações

O Ministério da Economia assinou com o Google Cloud um acordo que prevê a redução de até 35% no teto máximo dos valores gastos pelo governo federal em futuros contratos de soluções do Google Workspace. É uma ação semelhante à praticada com outros grandes fabricantes da área de tecnologia, como Microsoft, Oracle, VMware, Red Hat e Qlik.

O acordo visa a padronização nas licitações realizadas em todos os órgãos do governo federal, mas não implica aquisição dos produtos nem dispensa licitações. O objetivo é o enxugamento de custos para os cofres públicos, exercendo o poder de compra do governo.

No caso do Google Workspace, a redução engloba 20 produtos, incluindo licenças educacionais e não educacionais. O desconto máximo negociado está no licenciamento anual do Google Workspace Enterprise Starter – para 1 ano e para 3 anos –, que chega a 35%. A média geral das reduções de preços é de 22%. Órgãos de outros poderes e demais entes federados podem aderir e também reduzir seus custos em futuras contratações das soluções listadas no acordo.

Como ocorre a redução

Depois de assinar os acordos, o governo publica na plataforma GOV.BR os catálogos (<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/contratacoes/catalogo-de-solucoes-de-tic>) com o limite de preços a serem praticados em licitações dos órgãos da administração pública federal na área de tecnologia. Todos os órgãos precisam observar esse limite.

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

Data: 18/08/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA ABRE CONSULTA PÚBLICA SOBRE NORMA PARA AQUISIÇÃO DE BENS E CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS

Contribuições a respeito de minuta de instrução normativa que dispõe sobre elaboração do Termo de Referência (TR) e o Sistema TR Digital podem ser feitas até 25 de agosto

Está aberta consulta pública a respeito da minuta de instrução normativa que dispõe sobre a elaboração do Termo de Referência (TR) para aquisição de bens e contratação de serviços, no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional, e do Sistema TR Digital, com base na nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021). As contribuições podem ser feitas por meio do Portal Participa +Brasil até o dia 25 de agosto de 2022.

O Termo de Referência é um documento necessário para a contratação de bens e serviços e deve conter os parâmetros e elementos descritivos para o contrato. A minuta do novo normativo estabelece que o TR deve ser elaborado no Sistema TR Digital, que ficará integrado à plataforma do Sistema Integrado de Administração de Serviços Gerais (Siasg). O Sistema TR Digital será disponibilizado pela Secretaria de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia no Compras.gov.br, Portal de Compras do Governo Federal.



Nas diretrizes gerais, o novo normativo determina que o TR deve estar alinhado ao Plano de Contratações Anual e ao Plano Diretor de Logística Sustentável, além de outros instrumentos de planejamento da Administração. Define, ainda, que os papéis de requisitante e de área técnica podem ser exercidos pelo mesmo agente público ou unidade, desde que, no exercício dessas atribuições, detenha conhecimento técnico-operacional sobre o objeto da contratação.

Outros pontos – como exceções à elaboração do TR, período de divulgação e sigilo e proteção de dados – também estão definidos no texto em consulta pública. A minuta sobre o Termo de Referência é a 17ª norma de regulamentação da nova Lei de Licitações e Contratos, submetida a contribuições públicas desde abril de 2021, quando a nova lei entrou em vigor.

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

Data: 18/08/2022

GOV.BR JÁ OFERECE 4 MIL SERVIÇOS PÚBLICOS DIGITAIS PARA O CIDADÃO

Economia anual estimada é de R\$ 4,6 bilhões aos cofres públicos com digitalização nos últimos três anos e meio, além de redução de gastos com pessoal

Nesta semana, a plataforma GOV.BR passou a disponibilizar 4 mil serviços públicos digitais para o cidadão. O número representa 84% do total de 4,8 mil serviços que são oferecidos atualmente pelo Governo Federal para a população. A economia estimada com a digitalização é de R\$ 4,6 bilhões anuais para cidadãos e aos cofres públicos – contabilização feita em relação a serviços transformados em digitais nos últimos três anos e meio. Pelo GOV.BR, documentos podem ser assinados digitalmente, pode-se abrir um negócio, cidadãos podem obter suas carteiras de trânsito e de trabalho digitais, por exemplo, entre outros serviços.

Um dos mais recentes serviços é a Carteira de Identidade Nacional no formato digital pelo aplicativo GOV.BR. O documento – que agora tem número único, o CPF – já está disponível gratuitamente para a população do Rio Grande do Sul e do Acre. Nesses dois estados, após a emissão da nova carteira física (papel ou policarbonato) nos órgãos de identificação, é possível acessar o documento digital no aplicativo pelo celular. Os demais estados estão em processo de adaptação para emitir o novo documento.

Como acessar os serviços no GOV.BR?

Na página inicial, na seção 'Serviços para você', a plataforma apresenta três seleções de serviços para facilitar o acesso ao cidadão pela relevância: mais acessados, destaque e recomendados. Essa última lista é disponibilizada apenas para os cidadãos que aceitarem habilitar cookies na política de privacidade do portal. Como exemplo, 'Consultar CPF', 'Receber o Abono Salarial' e 'Consultar e Solicitar a Devolução de Valores a Receber' são os três serviços mais acessados no momento.

O GOV.BR disponibiliza também a oferta de serviços considerando os perfis de usuários. São cinco perfis apresentados até o momento: **Aposentado, Estudante, Empreendedor, Trabalhador e Motorista**. O objetivo é dar mais agilidade à pesquisa de conteúdos específicos para cada perfil de usuário. A busca por serviços pode ser realizada ainda por categorias e pelo órgão prestador.

A meta definida na Estratégia de Governo Digital é de que 100% dos serviços públicos federais estejam digitalizados até o final de 2022. A digitalização atingiu também o público de 1,3 milhão de servidores federais ativos, aposentados e pensionistas, que passaram a contar com um aplicativo exclusivo, o SOUGOV.BR. Do computador e de dispositivos móveis, os usuários podem acessar atualmente 64 serviços relacionados à sua vida funcional, como atestado médico, declaração de aposentadoria, prova de vida, licença-gestante, adotante e paternidade, entre outros.

Quadro de pessoal



Esse processo contínuo de digitalização e transformação digital provocou uma reconfiguração da forma de trabalho e do quadro de pessoal, de forma a garantir a continuidade de atendimento ao público. Entre janeiro de 2019 e julho de 2022, o quantitativo de servidores da Administração Pública Federal foi reduzido de 626.093 para 570.288 – uma diminuição de 9% no número de servidores em atividade. Conforme o Resultado do Tesouro Nacional, a despesa com pessoal e encargos sociais deve chegar a 3,4% do Produto Interno Bruto (PIB) até dezembro de 2022. É o menor patamar desde o começo da série histórica, em 1997, de acordo com a Secretaria Especial do Tesouro Nacional.

Com esse cenário de crescente automação, há a diminuição natural na taxa de reposição de servidores aposentados, notadamente daqueles que ocupavam cargos de nível médio e obsoletos. Além disso, a força de trabalho antes utilizada para atividades operacionais repetitivas vem sendo requalificada e direcionada para atribuições mais estratégicas.

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

Data: 18/08/2022

MINISTRO DA ECONOMIA PARTICIPA DE EVENTO DIRIGIDO A INVESTIDORES

Na 4ª edição do TAG Summit, Paulo Guedes avaliou o panorama atual e as perspectivas da economia mundial e brasileira

Nesta quarta-feira (17/8), o ministro da Economia, Paulo Guedes, fez uma análise do cenário da economia mundial e brasileira. O ministro falou sobre os choques da pandemia da Covid-19 e da guerra entre Rússia e Ucrânia – durante a 4ª edição do TAG Summit, um dos principais eventos do mercado brasileiro dirigido a investidores institucionais – , como fundos de investimento e de pensão, por exemplo.

O ministro explicou sobre as ações voltadas ao enfrentamento da crise sanitária, detalhando as iniciativas para contenção dos danos causados pela pandemia. Ele ressaltou a colaboração dos poderes Legislativo e Judiciário, e deu ênfase à capacitação e ao compromisso dos servidores do Ministério da Economia nesse contexto, especialmente no que diz respeito à observância das regras de responsabilidade fiscal.

A 4ª edição do TAG Summit ocorre em 17 e 18 de agosto e traz o tema “Navegando em meio às correntezas”. Empresa de gestores alocadores, a TAG Investimentos reúne em seu evento anual especialistas do mercado financeiro.

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

Data: 18/08/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

E-COMMERCE DEVE ATINGIR U\$ 4,9 TRILHÕES ATÉ 2025

Redação Portogente

Levantamento realizado pela Magis5 aponta como foi o desempenho dos principais players de marketplace na América Latina e mostra como o comércio eletrônico caiu no gosto dos brasileiros. Só no primeiro semestre de 2022, crescimento foi de 30%.

O mercado de e-commerce na América Latina segue em crescimento. Foram 139 bilhões de dólares em 2021 com previsão de chegar a 4,9 trilhões em 2025. É o que aponta um minucioso levantamento conduzido pela Magis5, startup que desenvolve soluções para integração com os principais marketplaces e plataformas de e-commerce.



A empresa buscou os dados nos principais players envolvidos no e-commerce da América Latina, como VTEX, Magalu, Mercado Livre e Americanas, com o objetivo de entender a situação atual desse mercado gigantesco e, também, traçar estratégias para ações futuras, já que o foco da empresa é conectar e automatizar a operação dos vendedores dentro desses canais.

Grandes players

O primeiro ponto que chama a atenção foi que ficou claro o crescimento e amadurecimento do comércio eletrônico brasileiro como meio de compras da população, que foi impulsionado com o início e auge da pandemia da covid-19. Após o boom de 2020, apresentou um crescimento um pouco menor se comparado ao ano anterior, especialmente pelo aumento da inflação e crise dos combustíveis, com a guerra da Rússia e Ucrânia, que aumentou o preço dos fretes e teve reflexos nos preços dos produtos também.

“Com a guerra da Ucrânia e a elevação das taxas de juros, os investimentos desaceleraram em todo o mundo, o que pode afetar os resultados dessas grandes empresas no curto e médio prazo com um crescimento mais tímido do e-commerce brasileiro”, diz Vinícius Ribeiro, Head de Marketing da Magis5.

Mesmo assim, os números foram interessantes. O primeiro trimestre de 2022 foi positivo para os principais players de e-commerce, como a VTEX, multinacional brasileira de tecnologia com foco em cloud commerce, e clientes como Sony, Walmart, Coca-Cola e AB InBev, que apresentaram um crescimento em receita e GMV (métrica que se aplica ao varejo on-line que ajuda as empresas a identificarem quanto de receita foi gerado pelos seus canais digitais em um período específico) de cerca de 30% em relação ao mesmo período de 2021.

Já a Magalu apresentou um crescimento de 13% trimestral, com intensa participação do e-commerce. Mesmo após a reabertura das lojas físicas em todo o território brasileiro, que historicamente sempre foi o ponto forte desde o início da empresa, as vendas on-line representam mais de 72% de todas as vendas da empresa, número que até 2020 representava somente 53% de todas as vendas.

Nos últimos 2 anos, a Magalu cresceu cerca de 149% no número de vendas on-line, sendo o principal motor de crescimento acelerado do e-commerce, com 36% das vendas e cerca de 180 mil sellers vendendo de forma legal e formal.

Já a Americanas SA, antiga B2W, apresentou um crescimento no seu GMV de quase 22% e uma receita líquida de R\$ 6,8 bi. A principal mudança estratégica da empresa foi o seu fortalecimento logístico, acelerando o tempo de entrega de produtos e permitindo também a compra e retirada nas lojas físicas de maneira mais eficiente, o que levou a um crescimento de 8% na base de clientes ativos.

O Mercado Livre, principal player do e-commerce nacional e a empresa mais valiosa da América Latina, apresentou um crescimento de GMV de 32% em relação ao ano de 2012. Com a ampliação da malha logística e a estratégia de ampliar o portfólio de produtos, a empresa também investiu no fortalecimento da sua fintech Mercado Envios, conseguindo manter resultados consistentes mesmo com a economia mundial não convergindo a favor disso.

Chama a atenção que, apesar do cenário macroeconômico desfavorável, as pessoas passaram a comprar artigos que não eram usuais e que eram adquiridos somente em estabelecimentos físicos. Categorias como farmácia, supermercado, itens básicos de higiene e beleza entraram no rol de produtos cada vez mais presentes, e até mesmo roupas tiveram um crescimento no e-commerce. Só na VTEX, por exemplo, os itens de mercado e mercearia são responsáveis por 12% de todas as

vendas na plataforma, sendo a terceira maior categoria, ficando atrás somente de moda e artigos de beleza.

Claudio Dias, CEO da Magis5, reforça a ideia: “Essas tendências e o atual cenário e mudanças no comportamento do consumidor já refletem no comércio eletrônico brasileiro. Apesar deste impacto, aqui dentro da Magis5, mês a mês, estamos com um crescimento constante e consistente”.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/08/2022

OS PORTOS E AS LOGÍSTICAS NA VISÃO DO PT: RESPOSTAS AO PORTOGENTE

Editor Portogente

Portogente vai debater as posições do PT, sobre os temas portos e logísticas.



A direção da campanha do candidato Luiz Inácio Lula da Silva (PT) encaminhou as respostas às perguntas do Portogente sobre o seu programa para as logísticas e os portos brasileiros, caso vença a eleição. Deixou apenas de responder à pergunta de número 4, que é a seguinte: No passado, as empresas portuárias administradas pelo Governo Federal tinham seus dirigentes indicados por cotas partidárias, independentemente de o indicado ter ou não conhecimento nas respectivas áreas. Em seu mandato, como se dará a indicação nas Companhias

Docas de gestão Federal?

Seguem as respostas que serão debatidas ao longo da campanha oficial, que teve início nesta terça-feira, 16 de agosto.

1) Qual sua avaliação do setor portuário brasileiro no momento? E da logística brasileira (comércio exterior e abastecimento doméstico)?

A atividade portuária é essencial ao país, respondendo por parcela substantiva da corrente de comércio exterior e do PIB nacional. As importações e exportações pelos portos bateram cerca de 1,2 bilhão de toneladas em 2021. Esta situação é fruto das mudanças implementadas pelos governos do PT, em especial, a Lei de Portos (Lei 12.815/2013), novo marco regulatório para o setor, que tem sido fundamental para organizar e fomentar a ação do setor privado na área. Entre 2002/2016, o crescimento médio na movimentação pelos portos foi de 4,67% ao ano contra 3,9% nos últimos 5 anos. Atualmente são 214 TUPs, 43 ETCs, 4 IPT, 174 contratos de arrendamentos e 29 contratos de transição.

O abastecimento interno e as operações de importação e exportação de mercadorias têm sido mantidos no país, mesmo na conjuntura difícil dos dois últimos anos, com a pandemia de Covid19. No entanto, isto ocorreu com o aumento substantivo dos custos de frete marítimo, que afeta fortemente a indústria brasileira, pois o frete compõe a base de cálculo do custo de importação e de pagamento de impostos, logo o preço ao consumidor final, que teve sua renda reduzida. O frete entre China e Brasil, por exemplo, cresceu 20 vezes entre 2020 e 2021. A este efeito se soma a deflagração da Guerra na Ucrânia, em 2022, que deve alongar o tempo para que estes custos voltem ao patamar pré-pandemia. O cenário não foi pior graças aos investimentos públicos nos portos, como os Planos de Dragagem I e II e mudanças no Marco Regulatório que permitiram investimentos maciços em instalações portuárias nas gestões do PT.

2) Quais os principais desafios antevistos para os portos brasileiros durante o próximo mandato? E para essa década de 2020?

A busca por maior eficiência operacional das instalações portuárias existentes, aumentando a competitividade das exportações brasileiras, é certamente o maior desafio do setor portuário. Nos

portos públicos, o foco é em investimento na infraestrutura com recursos das Autoridades Portuárias e do OGU, como fizemos em nossa gestão.

3) Se eleito, como pretende enfrentar esses desafios?

Para enfrentar estes desafios será necessário trabalhar em várias dimensões:

- Investir na melhoria da gestão dos portos públicos, revendo o modelo de privatização de forma a preservar funções públicas das autoridades portuárias, como planejamento e fiscalização e com o foco na redução das tarifas.
- Dar continuidade ao processo de arrendamento em áreas novas ou de arrendamentos vencidos e autorização para instalação de terminais de uso privado, buscando a otimização operacional, ganhos de escala e aumento da concorrência.
- Aperfeiçoar o programa Porto sem Papel, visando a desburocratização e agilização nas operações portuárias.
- Retomar as obras de expansão com investimentos públicos da infraestrutura portuária - áreas operacionais, sistemas de atracação, dragagem, derrocamento, acessos rodoviários e ferroviários dos principais portos do país.
- Estimular a navegação de cabotagem, aprimorando o marco regulatório da BR do Mar, incentivando a frequência e regularidade do transporte marítimo e fluvial de cargas entre os portos nacionais e promovendo sua integração com os modais ferroviário e rodoviário.
- Promover a sustentabilidade ambiental das instalações portuárias, considerando sua adaptação às políticas de combate às mudanças climáticas e de transição da matriz energética do transporte marítimo.
- Revisar a legislação de fomento à indústria naval, propiciando as condições para incentivar a encomenda de novas embarcações aos estaleiros nacionais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 18/08/2022



CNN BRASIL

GOVERNO QUER INCENTIVAR PARTICIPAÇÃO DE TERMINAIS EM OFERTA DO PORTO DE SANTOS



Assim, 20 empresas que comandam atividades no porto poderiam formar um grupo e disputar a administração – Foto: Divulgação / Porto de Santos

O governo deve adicionar à modelagem de privatização do Porto de Santos a possibilidade de as operadoras de terminais de cargas no complexo portuário se associarem sem limites de participação conjunta, desde que cada uma represente até

5% do consórcio.



Assim, 20 empresas que comandam atividades no porto poderiam formar um grupo e disputar a administração.

O plano foi confirmado pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que reafirmou a expectativa de realizar o certame ainda em 2022, na segunda quinzena de dezembro.

A novidade no leilão não exclui o arranjo previsto inicialmente pelo governo, que permite que terminais e outros operadores, como de ferrovias, integrem o consórcio com uma participação individual maior, de até 15%, mas com limitação de 40% em conjunto.

“Queremos pessoas que tenham conhecimento de causa”, disse o ministro, referindo-se às empresas que já operam no porto.

Grandes nomes da navegação, do ramo de celulose e de grãos, por exemplo, comandam atividades de movimentação de carga no porto. Maior complexo portuário da América Latina, Santos tem mais de 50 terminais.

Questionado se a nova opção não poderia conferir excesso de poder a um futuro consórcio formado por arrendatários, Sampaio afirmou que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá moderar eventuais conflitos.

O ministro também reafirmou a previsão do governo de enviar este mês a proposta de privatização para análise do Tribunal de Contas da União (TCU), com expectativa de publicar o edital em outubro e realizar o leilão na última semana de dezembro.

Segundo ele, grande parte dos estudos já está na Corte, mesmo que informalmente. O caso está sob relatoria do ministro Bruno Dantas, classificado por Sampaio como um relator “parceiro e interessado” no projeto.

Fonte: CNN Brasil
Data: 18/08/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – RISCO LOGÍSTICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O ministro da Agricultura, Marcos Montes, destacou seu temor de o setor agrícola enfrentar um gargalo logístico para receber fertilizantes em suas fazendas, para aplicá-los nas plantações. E sua preocupação não é referente ao desembarque das cargas no País ou às filas de navios aguardando para operar nos portos, mas se deve ao fato de alguns produtores estarem espelhando o preço abaixar para, então, efetivar sua compra.

Nesse cenário, haverá filas e congestionamentos nos acessos aos armazéns onde hoje estão os insumos.

“Alguns produtores estão aguardando o preço cair para poder comprar, o que pode criar um problema de logística na hora crucial. A logística pode ser atrapalhada, mas há fertilizantes. Nosso receio é de que produtores retardem a compra e isso crie gargalo de logística no futuro”, disse o ministro, durante o 13º Congresso Brasileiro do Algodão, na última terça-feira.

O preço dos fertilizantes já apresentou queda, não a desejada pelo setor, mas já há uma redução. E os produtores devem se adequar a esses novos custos. Deixar para comprar o insumo apenas quando estiver no momento da adubação é uma decisão arriscada e que pode levar o setor a pagar ainda mais caro pelo produto, considerando que, em um cenário de gargalos, os custos logísticos



podem aumentar bastante. É uma situação em que a economia obtida com a desvalorização do artigo pode nem compensar um maior gasto com transporte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/08/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SANTOS 1

O Ministério da Infraestrutura deve apresentar, nos próximos dias, uma nova proposta para a participação de operadores portuários na futura concessionária do Porto de Santos, que assumirá a gestão do complexo marítimo com a sua desestatização. Atualmente, a regra é que, se essas empresas desejarem integrar a futura administradora, cada uma delas pode ter até 15% dessa nova companhia e, em conjunto, os operadores podem controlar até 40% - regras já adotadas na privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), processo concluído em março deste ano, mas criticadas pelo setor. Já se sabe que o novo modelo elaborado pelo Governo, principalmente os novos limites, deve agradar bem o segmento.

SANTOS 2

Em um dos painéis do Santos Export 2022 - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, no início deste mês, em Guarujá (SP), o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, disse que era “simpático” a uma mudança nos limites para a participação dos operadores. E citou a proposta de fixar a participação individual em até 5% e não impor limites para a coletiva nessas condições, a futura concessionária poderá ser um consórcio formado apenas por operadores portuários, com ao menos 20 integrantes. Este modelo, denominado condomínio portuário, tem sido defendido por várias associações empresariais e consultores nos últimos meses.

SANTOS 3

Um dos argumentos favoráveis para se ter uma concessionária formada 100% por operadores é que essas empresas estão entre as que mais têm interesse em se buscar o desenvolvimento do Porto atraindo mais cargas, ampliando a eficiência de suas operações e reduzindo seus custos.

NOVAS INSTALAÇÕES

Maior empresa de logística do mercado mundial, a DHL Supply Chain anunciou a construção de um novo centro de distribuição, a ser implantado em Jundiá, no Interior de São Paulo. A unidade será construída às margens da Rodovia Anhanguera. As obras devem começar no primeiro semestre do próximo ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/08/2022

NACIONAL - CONTRATOS DE ARRENDAMENTO DE TRÊS TERMINAIS PORTUÁRIOS SÃO ASSINADOS

Formalização dos acordos de concessão aconteceu na sede da Bolsa de Valores de São Paulo
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Os arrendamentos de três terminais portuários a empresas privadas foram formalizados na tarde de ontem, na sede da Bolsa de Valores de São Paulo (B3), no Centro da capital paulista. Os contratos assinados entre representantes das companhias e o Ministério da Infraestrutura somam R\$ 988 milhões a serem investidos ao longo da vigência dos contratos, que é de 25 anos.

Os arrendatários são o consórcio SUA Granéis, que administrará o SUA 07, terminal do Porto de Suape (PE); a Cofco Internacional Brasil, responsável pelo STS 11, no Porto de Santos (SP); e a

Intermarítima Portos e Logística, vencedora do leilão do Terminal Salineiro de Areia Branca (Tersab), no Rio Grande do Norte.



AS ASSINATURAS DESTES TRÊS CONTRATOS DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS REPRESENTAM MUITO PARA O BRASIL. É MAIS INVESTIMENTO, É MAIS EMPREGO E MAIS RENDA PARA OS BRASILEIROS. A NOSSA BEM-SUCEDIDA PARCERIA COM A INICIATIVA PRIVADA VEM PELA NOSSA TRADIÇÃO DE ESPEITAR CONTRATOS, DE BUSCAR O QUE É MELHOR PARA TODA A SOCIEDADE. OBRIGADO POR ACREDITAR NO NOSSO PAÍS”

MARCELO SAMPAIO
Ministro da Infraestrutura

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, assinou os contratos de arrendamento dos três terminais portuários na tarde de ontem

Presente à reunião, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, destacou os impactos positivos dos futuros investimentos. "As assinaturas destes três contratos de arrendamentos portuários representam muito para o Brasil. É mais investimento, é mais emprego e mais renda para os brasileiros. A nossa bem-sucedida parceria com a iniciativa privada vem pela nossa tradição de respeitar contratos, de buscar o que é melhor para toda a sociedade. Obrigado por acreditar no nosso País", declarou Sampaio.

SUA07

O terminal SUA 07 é destinado à movimentação e armazenagem de grãos vegetais, grãos minerais e carga geral em área localizada no Complexo Portuário de Suape, no município de Ipojuca (PE). O contrato de arrendamento é de 25 anos e tem investimentos esmados em R\$ 59,8 milhões (Capex).

O terminal tem 72.542 m² de área e deverá movimentar as seguintes cargas: grãos vegetais, como trigo, milho, açúcar e, especialmente, malte e cevada; grãos minerais, especialmente coque de petróleo; e carga geral, especialmente açúcar ensacado. A capacidade é para 910 mil t/ano (grãos minerais), 220 mil t/ano (grãos vegetais) e 90 mil t/ano (sacarias).

O Consórcio SUA Grãos (Agemar Transportes, Loxux e Marlog) arrematou o terminal por R\$ 15 mil em leilão realizado no dia 30 de março, na B3.

STS 11

O terminal STS 11 está localizado na região do Paquetá, na margem direita do Complexo Portuário de Santos (SP), lado de Santos, e se consolida como um dos maiores projetos de grãos sólidos do País para movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente açúcar, grãos de soja, milho e farelo de soja.

Os investimentos previstos são de R\$ 764,8 milhões que serão aplicados nas ampliações da capacidade estática do terminal para 490 mil toneladas por ano e na capacidade dinâmica para 14,3 milhões de toneladas/ano. O arrendamento será composto por uma área de 61.976 m² na fase 1 e uma área de 98.159 m² (brownfield) na fase 2, contando com dois berços exclusivos.

Além disso, o futuro arrendatário deverá realizar investimentos em áreas comuns do Porto de Santos, de cerca de R\$ 153 milhões, abrangendo o parque ferroviário no Paquetá, recuperação e reforço na estrutura do cais do armazém 12, dragagem de aprofundamento do berço no armazém 12 para 13 metros e nova central de distribuição de rede elétrica.

Esma-se 10.610 empregos gerados ao longo do contrato de arrendamento, entre diretos, indiretos e efeito renda.

A Cofco, que trabalha com processamento de alimentos, arrematou o STS 11 por R\$ 10 milhões em leilão realizado em 30 de março, na B3.

Sal marinho

O Tersal, por onde passa todo o sal marinho produzido no Brasil, receberá investimentos de R\$ 164,11 milhões nas instalações para compra de equipamentos necessários para operação, o que inclui a recuperação do pátio de estocagem (atualmente inoperante), fazendo com que a capacidade do terminal passe de 90 mil para 150 mil toneladas; e na dragagem de aprofundamento do canal de acesso.

O leilão foi realizado no dia 5 de novembro do ano passado, vencido pela Intermarítima Portos e Logística.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/08/2022

NACIONAL - MARCO CAUDURO RENUNCIA CARGO DE DIRETOR-PRESIDENTE DA CCR

Decisão aconteceu horas depois de a companhia desistir de participar da 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias

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



De acordo com o comunicado emitido pela CCR, o agora ex-diretor-presidente Marco Cauduro ajudará a empresa no processo de transição

O diretor-presidente da CCR S.A., Marco Cauduro, renunciou ao cargo na última terça-feira. A informação veio por meio de fato relevante publicado pela companhia afirmando que o pedido ocorreu por questões pessoais.

Segundo o comunicado, Cauduro ajudará a CCR no processo de transição, que, segundo a empresa, começará imediatamente. A companhia analisará candidatos internos e externos para assumir o cargo de novo CEO.

Durante a gestão do agora ex-diretor-presidente, a CCR agregou a concessão rodoviária Rio-SP (Dutra), as Linhas 8 e 9, os blocos Sul e Central na 6ª rodada de concessões aeroportuárias e o aeroporto da Pampulha, em Belo Horizonte. No mesmo período, a empresa assinou aditivos contratuais da Autoban, realizou o rebalanceamento da ViaQuatro e a venda da TAS.

Sétima Rodada

A renúncia de Cauduro aconteceu horas após o grupo CCR desistir de participar do leilão da 7ª Rodada de Concessões Aeroportuárias, marcada para hoje. A CCR opera o maior número de aeroportos privados no Brasil e vinha protagonizando os últimos leilões. Havia a expectativa de que a empresa participasse da disputa pelo Bloco SP/MS/PA/MG.

O leilão acontecerá em sessão pública na Bolsa de Valores de São Paulo (B3). O Bloco, considerado a Joia da Coroa do leilão, tem como principal avo o aeroporto de Congonhas, o segundo mais movimentado do país e onde passam cerca de 22,7 milhões de passageiros por ano. O investimento previsto nos estudos para este terminal chega a R\$3,4 bilhões, quase metade a valores esperado para a rodada.

Com a desistência da CCR, somente uma proponente apresentou proposta para o Bloco SP/MS/PA/MG. Trata-se do grupo espanhol Aena, que administra seis aeroportos no Nordeste, incluindo Recife e Maceió. Com isso, o certame deverá se encerrar com a apresentação do lance mínimo, que é de R\$ 740,1 milhões.

Conforme o edital do processo de concessão, quem arrematar o bloco terá 60 meses para concluir a primeira fase de intervenções obrigatórias para elevar os padrões operacionais e de serviços de todo o lote (fase 1B). Para os demais blocos, o prazo é de 36 meses.

Segundo apuração do BE News, a saída do diretor-presidente não guarda relação com a desistência da CCR de participar do leilão do Aeroporto de Congonhas.

Outros terminais

Conforme reportagem publicada na edição de ontem do BE News, assim como o Bloco SP/MS/PA/MG, o Bloco Aviação Geral, composto pelos aeroportos de Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), teve somente uma proponente. Trata-se da XP Investimentos que fez parceria com empresa francesa Egis e deverá arrematar o leilão com lance mínimo de R\$141,1 milhões. Já o investimento total está em R\$560 milhões.

O leilão do Bloco Norte II, formado pelos terminais aéreos de Belém (PA) e Macapá (AP), com R\$ 875 milhões em investimentos previstos, deverá ser o único com disputa. A empresa francesa Vinci e a brasileira Socicam são as duas que apresentaram propostas para participar do certame.

Com a 7ª rodada de concessões, o Brasil deve atingir neste ano a marca de 49 terminais aéreos concedidos à iniciativa privada. A expectativa do Ministério da Infraestrutura é que os vencedores do certame invistam pelo menos R\$ 7,3 bilhões na modernização dos 15 terminais ao longo dos 30 anos de concessão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/08/2022

NACIONAL - TCU ADIA ANÁLISE DA DESESTATIZAÇÃO DE SÃO SEBASTIÃO

Processo deverá determinar que a Corte de Contas dispense a análise o processo de desestatização do porto paulista

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



O valor esmado da concessão do Porto de São Sebastião é de R\$ 237,4 milhões; já a projeção de investimentos chega

O Tribunal de Contas da União (TCU) adiou ontem a votação do processo de desestatização do Porto de São Sebastião (SP). Conforme reportagem publicada no Jornal BE News de hoje, havia dúvidas se o tema seria debatido pelo plenário.

O processo corre em conjunto com a análise da desestatização do Porto de Itajaí (SC). Nesta fase o tribunal avalia se deverá ou não tratar do caso. Ambos os processos são relatados pelo ministro Walton Alencar. Com o adiamento, as duas desestatizações seguem paradas dentro da Corte de Contas.

Ainda segundo apuração feita com membros da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do próprio TCU, Alencar sinalizou nesta semana, ao órgão regulador, que sua decisão

será para que a Corte de Contas dispense a análise da desestatização do porto paulista. Na prática, a medida autorizará que a desestatização de São Sebastião possa ser realizada pela agência reguladora.

Com isso, o relator deverá seguir a orientação da equipe técnica da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do TCU (Seinfra/ Porto/Ferrovia), entendendo que o porto se enquadra dentro da Instrução Normativa 81/ 2018 do TCU. A norma, que trata da fiscalização dos processos de desestatização, possibilita que a corte de contas dispense análises de privatizações com base em critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco. Ou seja, por se tratar de um complexo marítimo de menores dimensões e potencial econômico reduzido (na comparação com portos como Santos e Itajaí), sua desestatização não precisará ser liberada pelo tribunal.

Já o processo de Itajaí continuará no TCU. Para este porto, novas análises deverão ser feitas. Contudo, a tendência é que o processo seja rapidamente analisado pelo tribunal, uma vez que o edital segue as mesmas diretrizes dadas pela corte em um recente processo de desestatização, o da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), concluído em março deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/08/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PODE CHEGAR A 1,7 MILHÃO DE TONELADAS EM 2022

Associação nacional dos exportadores analisa que mercado atual ainda aguarda melhores preços para novas demandas

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



EM 2019, O BRASIL SE TORNOU O SEGUNDO MAIOR EXPORTADOR DA PLUMA DO MUNDO, SEGUNDO LEVANTAMENTO DA FIESP. ENTRE OS DESTINOS, O PRINCIPAL É A CHINA, SEGUIDA POR VIETNÃ, INDONÉSIA, BANGLADESH E TURQUIA

Em dez anos o Brasil será o maior exportador de algodão do mundo e passará das atuais 2 milhões de toneladas para 4 milhões enviadas a outros países, segundo o ministro da Agricultura

O Brasil deve exportar entre 1,6 milhão e 1,7 milhão de toneladas de algodão da safra 2021/22, que ainda está sendo colhida, esma a Associação Nacional dos Exportadores de Algodão (Anea). Comparada ao período de safra anterior, o resultado aponta estabilidade dos embarques, segundo o órgão. O cenário da fibra brasileira está sendo discutido no 13º Congresso Brasileiro do Algodão, realizado pela Associação Brasileira dos Produtores de Algodão (Abrapa), em Salvador (BA), que começou na última segunda-feira e se encerra hoje.

O evento reúne cerca de 3 mil pessoas, entre cotonicultores, pesquisadores, indústrias de insumos e lideranças do setor.

Segundo Miguel Faus, presidente da Anea, o momento atual é de baixa movimentação no mercado exportador porque os agentes estão apreensivos. "Todo mundo olhando os preços e esperando para ver se o mercado irá retornar aos preços anteriores", afirmou.

Faus apontou que os fretes ainda preocupam os exportadores, tanto na disponibilidade de contêineres para transporte marítimo internacional quanto na disponibilidade doméstica de fretes. "O problema da falta de contêineres persiste e não irá se resolver neste ano. Provavelmente



teremos que exportar esta safra até ano que vem porque vai faltar navios. E no Brasil, os preços do frete continuam subindo de forma expressiva com diesel elevado e inflação pesando”, comentou.

Outro ponto que preocupa os exportadores, segundo Faus, é a volatilidade “excessiva” dos preços da fibra. “A terceira preocupação é a recessão mundial. Vemos inflação aumentando em vários países do mundo, taxas de juros subindo, o que causa retração do comércio. A nossa preocupação é o quanto esse cenário econômico vai durar”, observou.

FUTURO PROMISSOR

Em dez anos o Brasil será o maior exportador de algodão do mundo e passará das atuais 2 milhões de toneladas para 4 milhões de toneladas enviadas a outros países. A esmava é do ministro da Agricultura, Marcos Montes, que projetou o cenário em sua fala durante a cerimônia de abertura do congresso.

Em 2019, o Brasil se tornou o segundo maior exportador da pluma do mundo, de acordo com um levantamento feito pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). Entre os destinos, o principal é a China, seguida por Vietnã, Indonésia, Bangladesh e Turquia. As estimativas da entidade indicam que, entre 2028 e 2029, as exportações chegarão a 3,3 milhões de toneladas.

Ainda em seu discurso, Montes criticou as cobranças de países, como a França, sobre a sustentabilidade do agronegócio brasileiro. “A França não aceita país competitivo como o Brasil e usa a proteção ambiental como escudo”, disse.

O ministro destacou que a queda da taxa de desemprego, o recuo da inflação e o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) se devem também ao esforço e ao trabalho dos produtores brasileiros, mesmo durante as épocas mais difíceis da pandemia. “O agro olhou para a frente e o Brasil deu certo. A grande maioria dos países vive momentos trágicos”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/08/2022

NACIONAL - HÁ RECEIO DE GARGALO LOGÍSTICO NA ENTREGA DOS FERTILIZANTES, AFIRMA MINISTRO

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O ministro da Agricultura, Marcos Montes, afirmou, durante o 13º Congresso Brasileiro do Algodão, que há um receio da pasta com eventual gargalo logístico na chegada dos fertilizantes nas fazendas para adubação da safra 2022/23, embora os insumos estejam internalizados no País.

“Alguns produtores estão aguardando o preço cair para poder comprar, o que pode criar um problema de logística na hora crucial. A logística pode ser atrapalhada, mas há fertilizantes. Nosso receio é de que produtores retardem a compra e isso crie gargalo de logística no futuro”, disse Montes.

Ele afirmou que os preços dos adubos já cederam, embora ainda não estejam no patamar desejado pelos agricultores. “O produtor terá de se adequar ao que está aí”, reforçou.

O abastecimento interno de adubos para a safra 2022/- 23 era uma das principais preocupações do setor produtivo após a eclosão da guerra entre Rússia e Ucrânia, dada a dependência externa do Brasil para o suprimento doméstico e a elevada participação da Rússia nas importações brasileiras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/08/2022

NACIONAL - INTERCÂMBIO COMERCIAL ENTRE BRASIL E CANADÁ DEVE ATINGIR NÍVEL HISTÓRICO

Quantidade de negócios entre os dois países caminha para recorde inédito

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Junho deste ano foi o mês em que o Brasil mais comprou produtos do Canadá em toda a história, chegando a um total de US\$ 766,03 milhões

EM SEIS MESES DESTA ANO A CORRENTE DE COMÉRCIO REGISTROU US\$ 4,999 BILHÕES, ALTA DE 63% FRENTE AOS US\$ 3,07 BILHÕES

O Brasil e o Canadá podem registrar em 2022 o maior nível de intercâmbio comercial já visto em toda a história. O resultado é estimulado, principalmente, pelo aumento na quantidade de negócios entre as duas nações. As informações são do estudo Quick Trade Facts, elaborado pela Câmara de Comércio Brasil Canadá (CCBC).

Em 2021, a corrente de comércio — que representa a soma das importações e exportações — registrou o maior recorde em uma década: US\$7,497 bilhões no total. O patamar mais próximo tinha sido conquistado em 2011, quando atingiu US\$ 6,7 bilhões.

Em 2022, em apenas seis meses, a cifra já está em US\$4,999 bilhões, o que mostra um avanço de 63% frente aos US\$ 3,07 bilhões registrados em igual período do ano passado. O saldo comercial ficou positivo para o Brasil em US\$ 8,55 milhões.

Caso a tendência siga nesse ritmo devido ao crescimento das importações, a relação entre Brasil e Canadá será a maior já vista na história das duas nações, analisam os especialistas da CCBC.

Considerando os dados do primeiro semestre deste ano, o Canadá ocupou a 13ª posição como o maior destino das exportações brasileiras. Já no ranking das importações, o país norte-americano ficou em 10º lugar.

“Brasil e Canadá estão vivendo um momento único na sua relação bilateral. Empresas brasileiras de diferentes tamanhos e setores — e que até então não incluíam o Canadá no radar de mercados — estão agora abrindo os olhos para a imensa oportunidade de não apenas exportar, como também de criar bases de operações em território canadense”, afirma Paulo de Castro Reis, diretor de Relações Institucionais da CCBC.

“As companhias estão identificando que essa ‘nova ponte’ facilitará, posteriormente, a ampliação das vendas e entrada nos mercados dos Estados Unidos e até da Europa”, explica.

No sendo inverso, Castro Reis lembra de uma recente iniciativa da CCBC que tem contribuído consideravelmente para a chegada de novos negócios canadenses ao Brasil.

“A CCBC inaugurou recentemente o Canada Hub, que atua como uma aceleradora para empresas canadenses aterrissarem no Brasil. Oferecemos um espaço de escritório virtual ou presencial, endereço fiscal para que possam abrir um CNPJ e apoio no mapeamento de oportunidades e desenvolvimento de negócios. Essa ação tem despertado o interesse de várias companhias do Canadá”, explica o diretor de Relações Institucionais da entidade.

EXPORTAÇÕES

Segundo o levantamento, os embarques ao Canadá totalizaram US\$ 2,499 bilhões no primeiro semestre de 2022, um aumento de 16% em comparação a igual período do ano anterior, quando foram registradas vendas externas de US\$2,163 bilhões.

Os principais destaques nas exportações brasileiras ao Canadá e com maior peso na balança comercial no período foram: químicos inorgânicos (óxido de alumínio, dióxido de silício e pentóxido de vanádio, usados principalmente nas indústrias farmacêutica, automobilística e de vidros e

cerâmica) com alta de 34%; açúcares e produtos de confeitaria (+28%); e pérolas metais e pedras preciosas (+17%).

Entre as altas expressivas, embora com menor peso na balança comercial, figuram algodão (897%) e alumínio (571%). Entre os setores econômicos considerados cruciais na relação com o Canadá, a exportação de proteína animal cresceu 44%, obras de ferro fundido e aço subiram 246% e o segmento de aeronaves e aparelhos espaciais avançou 264%.

Já as importações totalizaram US\$ 2,491 bilhões no primeiro semestre deste ano, disparando 174% frente a janeiro-junho de 2021, quando somaram US\$ 908,26 milhões. Dentre os produtos mais adquiridos pelo Brasil, destaque para a indústria química (em especial fertilizantes), cuja alta significava foi de 454%, impulsionada principalmente pelos conflitos envolvendo a guerra entre Rússia e Ucrânia.

O estudo da CCBC ainda revela que, durante o primeiro semestre de 2022, o mês de abril foi o que apresentou o maior valor — US\$ 456,37 milhões — para as exportações do Brasil. Posteriormente elas recuaram em maio e junho.

Já no caso das importações, junho deste ano foi o mês em que o Brasil mais comprou produtos do Canadá em toda a história: total de US\$766,03 milhões, valor mais alto já visto e que representa um avanço significativo de 403% frente aos US\$152,43 milhões obtidos em igual período de 2021.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/08/2022

REGIÃO SUDESTE - FORÇA-TAREFA ENCONTRA 95 KG DE COCAÍNA EM CASCO DE NAVIO NO PORTO DE SANTOS

Apreensão acontece um dia depois de 1,4 tonelada da droga ter sido localizada no complexo portuário'

Por ALEXANDRE FERNANDES



A força-tarefa teve a participação da Receita Federal, Polícia Federal, Comandos e Operações Especiais (COE) da Polícia Militar e Marinha

Um dia depois de a Receita Federal e a Polícia Federal (PF) terem apreendido 1.429 kg de cocaína em cargas no Porto de Santos, uma outra ação concluída ontem resultou na localização de mais 95 kg. Dessa vez a droga estava escondida no casco de um navio que nha como destino a Itália.

De acordo com informações da Receita, o navio contendo granel sólido estava na região de fundeio do porto desde o início deste mês. Devido aos fortes ventos registrados na região na semana passada, a embarcação envolveu-se em uma ocorrência marítima, o que motivou a inspeção do casco. Não bastasse isso, a PF já havia recebido informações sobre possível tráfico de entorpecentes no navio.

A força-tarefa foi até o local de fundeio e, devido à impossibilidade de se fazer mergulhos seguros, escoltou o navio até a sua atracação no Porto de Santos. Essa ação teve a participação da Receita, PF, Comandos e Operações Especiais (COE) da Polícia Militar do Estado de São Paulo e Marinha do Brasil.

Foram retirados 64 tabletes do sea chest do navio (em português, caixa de mar. Trata-se de um compartimento no casco do navio, abaixo da linha de flutuação, destinado ao suprimento de água

do mar para resfriamento e outras funções. Esse compartimento só pode ser acessado por mergulhadores). Os tabletes pesavam, ao todo, 95,83 kg.

Os trabalhos da força-tarefa foram concluídos na madrugada de ontem e a droga foi formalmente apreendida pela Polícia Federal, que prosseguirá com as investigações. Até o momento ninguém foi preso.

Recordes

Agosto já é o mês com mais ocorrências e maior quantidade de cocaína apreendida no Porto de Santos neste ano, superando os números de março. De acordo com dados da Receita Federal, naquela ocasião houve seis apreensões e 3.014 kg de droga recolhidos.

Com a ação concluída ontem, somente nesses 17 dias de agosto já são oito ocorrências e 3.856,83 kg apreendidos no complexo portuário santista.

Neste ano já foram recolhidos 13.062,83 kg da droga. Em 2021, o total apreendido foi de 16.894 kg, mas em nenhum dos meses a quantidade superou 3 toneladas, como em 2022.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/08/2022

REGIÃO NORDESTE - REUNIÕES DISCUTEM PLANO MESTRE DOS PORTOS DE SUAPE E DO RECIFE

Representantes do Minfra e de órgãos públicos realizam visitas aos complexos nesta semana para tratar do assunto

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Os representantes dos órgãos têm realizado visitas em locais do porto organizado para verificar questões da infraestrutura e da logística portuária

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL), vinculada ao Governo Federal, vem realizando desde segunda-feira reuniões técnicas para a atualização do Plano Mestre dos portos pernambucanos de Suape e do Recife. Os encontros presenciais acontecem até hoje e envolvem os terminais arrendatários, operadores portuários e equipe da administração do atracadouro.

A abertura dos trabalhos aconteceu no auditório do Centro Administrativo de Suape e contou com a presença do diretor-presidente da estatal portuária, Roberto Gusmão; integrantes da diretoria, colaboradores do porto, representantes do Ministério da Infraestrutura, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e do Conselho da Autoridade Portuária.

Os representantes dos órgãos têm realizado visitas em locais do porto organizado para verificar questões da infraestrutura e da logística portuária.

O Plano Mestre é um instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários que abrangem os portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico. O intuito é direcionar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, na relação porto-cidade e em seus acessos. O documento é atualizado anualmente e a presente revisão deve ser concluída no primeiro trimestre de 2023 e divulgada até o final do próximo ano.

“As expectativas com a atualização do Plano Mestre são as melhores. Suape tem previsão de constante crescimento em relação à movimentação de cargas, com base nos diversos projetos que estão em andamento no complexo. A perspectiva é de, cada vez mais, gerar emprego e renda para a população”, disse Roberto Gusmão.

ETAPAS

No dia 10 deste mês o Complexo Industrial Portuário de Suape já tinha realizado uma oficina participativa para apresentação da etapa de diagnóstico da revisão do Plano Diretor Suape 2030 aos principais stakeholders que atuam no porto. Inclusive, a visita técnica dos órgãos do governo já era esperada e foi citada pelo diretor de Planejamento e Gestão de Suape, Francisco Martins.

Os estudos para atualização do documento estão sendo feitos pelo consórcio formado pelas empresas TPF e Ceplan, vencedor do certame orçado em R\$ 6,8 milhões, e devem ser concluídos em 15 meses.

Em paralelo à revisão do Plano Diretor, Suape está realizando a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana do Cabo de Santo Agostinho e de Sirinhaém, municípios localizados no território estratégico de Suape.

O objetivo é contribuir e nortear o poder público municipal em relação ao planejamento de curto, médio e longo prazos no tocante à melhoria do fluxo viário, reestruturação dos modais de transporte coletivo e acessibilidade, incluindo a adequação do espaço público para pedestres e pessoas com mobilidade reduzida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/08/2022

REGIÃO NORDESTE - PREFEITO E MEMBROS DA CODEBA DEBATEM DEMANDAS DO PORTO DE ILHÉUS

Infraestrutura do complexo foi uma das pautas da reunião

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Em 2021, 32 navios de cargas transportaram um total de 465.590 toneladas, quebrando o recorde de movimentação entre os anos de 2016 e 2021 no Porto de Ilhéus

Melhorar a infraestrutura do Porto de Ilhéus (BA), construir um terminal de embarque de passageiros e revitalizar o antigo porto com a construção de um centro gastronômico e cultural, proposta essa que visa recuperar a área e movimentar a Baía do Pontal através do turismo náutico.

Estas foram as pautas discutidas entre o prefeito de Ilhéus, Mário Alexandre, e o diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), o vice-almirante Carlos Autran, em encontro realizado no último dia 9. Na ocasião, a diretoria executiva aproveitou para apresentar também o novo gerente do terminal portuário da cidade, Francisco Pires.

“Esse diálogo permanente com a Codeba é fundamental para que possamos planejar as ações e continuar promovendo o desenvolvimento de Ilhéus e de toda a região. Apresentamos diversas solicitações e estamos buscando os meios necessários para solucionar as dificuldades existentes”, destacou Mário Alexandre, ao falar sobre o Porto de Ilhéus, considerado uma porta de entrada estratégica para promover o desenvolvimento das regiões sul e sudoeste da Bahia.

A temporada de cruzeiros marítimos 2022/2023 também foi um dos assuntos abordados. As reuniões para alinhar as operações no município devem ser realizadas nos próximos meses.

Conforme a Codeba, a ampliação do calado do Porto de Ilhéus também permitiu o aumento da movimentação de produtos. Em 2021, 32 navios de cargas transportaram um total de 465.590 toneladas, quebrando o recorde de movimentação entre os anos de 2016 e 2021.

Com relação à situação dos bairros São Domingos e São Miguel, a Codeba ressaltou que o estudo encontra-se em estágio avançado. O estudo em questão analisa medidas para conter o avanço da maré na Zona Norte de Ilhéus, e está sendo produzido via convênio firmado no fim do ano passado entre a Codeba, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) e a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). A conclusão do levantamento vai apontar os investimentos e a infraestrutura necessários para resolver o problema.

O encontro contou com as presenças do secretário de Desenvolvimento Econômico e Inovação de Ilhéus, Eder Júnior; do assessor técnico especial, Vinícius Briglia; e do diretor de Desenvolvimento Econômico, Paulo Moreira.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 18/08/2022



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTOS SAUDITAS TÊM CRESCIMENTO DE CARGA DE 16% EM JULHO

Informações: *Port Technology (18 de agosto de 2022)*



A movimentação de carga aumentou 16% no mês passado nos portos sauditas, acumulando 28 milhões de toneladas em comparação com 24 milhões de toneladas em julho de 2021. Imagem: Porto Technology

Estatísticas da Autoridade Portuária Saudita (MAWANI) revelam que a movimentação de contêineres aumentou 6,4%, para 641.862 TEU, em comparação com 602.181 TEU durante o mesmo período do ano passado.

Os transbordos aumentaram 9,5% em relação ao ano anterior, atingindo 268.000 TEU em

comparação com os volumes do ano anterior de 245.000 TEU.

A autoridade também viu um crescimento de 45,4% na carga geral em 718.082 toneladas, um aumento de 30,3% na carga seca a granel em 4,2 milhões de toneladas e um aumento de 19,1% na carga líquida a granel em 16,3 milhões de toneladas.

Cerca de 1.140 navios ancoraram nos centros comerciais do Reino a uma taxa de crescimento anual de 12%.

As importações de automóveis também aumentaram para 78.438 unidades a 31% em comparação com 60.052 veículos em 2021, enquanto os volumes de alimentos registraram um aumento de 40% no mês passado, para 2 milhões de toneladas.

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

Data: 18/08/2022

CRISE DE ENERGIA NA EUROPA ATINGE USO DE FERTILIZANTES

Informações: Money Times (18 de agosto de 2022)



O aumento dos preços do gás, um insumo essencial, já reduziu 25% da capacidade de fertilizantes nitrogenados da Europa (Imagem: REUTERS/Pascal Rossignol)

A crise de energia que afeta a produção de fertilizantes da Europa ameaça forçar agricultores ao redor do mundo a usar ainda menos nutrientes cruciais para o cultivo de alimentos.

O aumento dos preços do gás, um insumo essencial, já reduziu 25% da capacidade de fertilizantes nitrogenados da Europa, estima o CRU Group. Agora, aumenta a expectativa de piora da crise.

Para a Europa, isso pode significar produção ainda menor e mais dependência das importações de amônia, da qual são feitos os produtos nitrogenados.

Isso também terá impacto indireto em outros segmentos. Diante de preços mais altos e oferta mais apertada, agricultores podem reduzir o uso global de fertilizantes em até 7% na próxima temporada, a maior queda desde 2008, alerta a Associação Internacional de Fertilizantes (IFA).

Como consequência, também há o risco de colheitas menores em meio ao aumento do custo de vida e agravamento da fome.

“Se agricultores europeus importarem mais produtos de outros exportadores, então para mercados agrícolas mais frágeis da África subsaariana, sul da Ásia e partes da América Latina, isso tornará o mercado global apertado”, disse Laura Cross, diretora de inteligência de mercado da IFA.

A maior queda no uso de fertilizantes na próxima temporada deve ser vista na África Subsaariana, com um declínio de até 23%, segundo a IFA.

Depois do alívio nos meses anteriores, os preços dos fertilizantes começaram a subir novamente, puxados pelo rali do gás por conta da redução da oferta da Rússia e das ondas de calor na Europa que elevaram a demanda.

Fabricantes de fertilizantes europeus foram os mais atingidos pelos altos preços do gás.

O setor global também enfrentou sanções dos EUA e da União Europeia sobre as vendas de potássio da Bielorrússia e a decisão da China de limitar os embarques.

Além disso, o comércio de nutrientes russos sofreu com autossanções impostas por muitos transportadores, bancos e seguradoras e dificuldades em atender as exportações russas.

Atualmente, é muito mais barato importar do que produzir amônia na Europa, de acordo com o CRU.

“Não vejo como alguém continua a produzir na Europa, fora aqueles que fizeram hedge” dos custos do gás, disse Chris Lawson, chefe de fertilizantes do CRU. “Pre vemos que os preços da amônia continuem a subir.”

A Europa – que produz cerca de 20 milhões de toneladas de amônia anualmente – precisa importar outras 200 mil toneladas por mês para amenizar a crise, de acordo com Lawson. Algum alívio pode vir de embarques da região do Mar Negro nos próximos meses, disse.

Com o aumento dos preços do gás desde junho, “redução e paralisações estão acontecendo novamente”, disse Lukas Pasterski, porta-voz da Fertilizers Europe. “Em princípio, isso levaria a maiores importações, mas muito depende da disponibilidade e do preço dos fertilizantes no mercado global.”

Por enquanto, o mercado de nitrogênio vai permanecer muito apertado, disse na semana passada Bert Frost, vice-presidente sênior de vendas da CF Industries Holdings, uma grande produtora. Com a oferta limitada, deve haver alguma escassez de alimentos no final deste ano e em 2023, prevê.

A crise paralisou ou cortou a produção em 10 das fábricas de fertilizantes da Europa apenas em julho, e as coisas podem piorar daqui em diante.

Segundo o CRU, o nível de capacidade de nitrogênio da região que foi reduzido – atualmente pelo menos 25% – provavelmente aumentará.

Os fabricantes de fertilizantes Yara International, K+S, Borealis e Fertigllobe também alertaram recentemente sobre novas restrições de produção em toda a Europa.

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

Data: 18/08/2022

PORTO DE AVEIRO AUMENTA MOVIMENTO DE CARGAS E MELHORA MONITORIZAÇÃO DO TRÁFEGO

Informações: Portos de Portugal (18 de agosto de 2022)



Imagem: Portos de Portugal

Movimento de cargas e exportações crescem significativamente no Porto de Aveiro. Administração aposta na modernização tecnológica do sistema de monitorização do tráfego marítimo.

O Porto de Aveiro movimentou mais 15,4% de mercadorias no mês de julho face a período homólogo de 2021, com um total de 541.285 toneladas, revelou, esta terça-feira, a administração portuária. Segundo os dados divulgados na página oficial online da Administração do Porto de Aveiro, verificou-se um aumento de 29,3% na carga geral racionada. Esse aumento significativo foi “impulsionado pelo contributo das pastas químicas de madeira e pelos produtos metalúrgicos”.

Durante o mês de julho, assistiu-se também a um aumento, ainda que menos expressivo, na movimentação de granéis líquidos e de granéis sólidos, com aumentos de 15,2% e de 7,4%, respetivamente.

“As exportações continuam a crescer, tendo este mês registado um aumento de 69,4% face ao mesmo período do ano anterior”, destaca ainda a administração portuária. De referir ainda que naquele período escalaram o Porto de Aveiro 110 navios (mais 19,6%), verificando-se o aumento da sua dimensão, com um crescimento de 15,4% na arqueação bruta.

A administração portuária, que é comum aos portos de Aveiro e Figueira da Foz, revelou também que assinou recentemente um protocolo com a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos para a modernização tecnológica do sistema de monitorização do tráfego marítimo (VTS). “Este protocolo visa dotar os VTS dos Portos de Aveiro e Figueira da Foz de equipamentos tecnologicamente mais modernos e a integração dos subsistemas de Aveiro e Figueira da Foz para uma comunicação mais eficaz com o sistema VTS Nacional”, esclarece.

A medida visa “promover o tráfego seguro e eficiente, contribuir para a melhoria das condições de segurança de navegação, o melhor controlo e planeamento de navios na área portuária, bem como permitir o sistema de navegação assistida”. O serviço de tráfego de navios (VTS, Vessel Traffic Service) é um sistema de monitorização do tráfego marítimo, semelhante ao controlo de tráfego aéreo.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/08/2022

FIESP: BARREIRAS TÉCNICAS SÃO DESAFIOS ÀS EXPORTAÇÕES

Informações: FIESP (18 de agosto de 2022)



Tatiana Prazeres, diretora do Derex, apresentou pesquisa realizada pela Fiesp com diversos setores. Uma das conclusões: 47% das empresas já deixaram de exportar por ausência de certificação específica. Foto: Karim Kahn/Fiesp

Pesquisa realizada pela Fiesp com diversos setores aponta que 47% das empresas já deixaram de exportar por ausência de certificação específica. Destes, 44% possuem faixa média anual de exportação de até US\$ 1 milhão. Os dados foram apresentados em reunião do Conselho Superior de Comércio Exterior (Coscecx) da entidade pela diretora titular do Departamento de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Derex) da Fiesp, Tatiana Prazeres.

Ela citou como exemplos os setores de calçados e de iluminação que, devido à ausência de laboratórios acreditados para emitir certificados exigidos pelo país comprador, não conseguem acessar tais mercados.

O levantamento revela que 53% das empresas encontram pela frente a exigência de adesão a normas ‘voluntárias’, que mais se assemelham a obrigações legais para a entrada de seus produtos em um mercado estrangeiro. “A maior parte das normas voluntárias está relacionada a aspectos de sustentabilidade, e implica aumento das barreiras”, explicou a diretora.

E a mesma quantidade de entrevistados entende que a criação de canal de comunicação entre governo e setor privado brasileiro é prioritária no processo de integração regulatória no âmbito do Mercosul e da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi).

América Latina, Estados Unidos e Europa foram considerados mercados prioritários pelo público, e nos quais deve ser realizado esforço para a promoção da cooperação regulatória, com cautela na aceitação de testes e certificados, e relações pautadas pela reciprocidade comercial. Canais alternativos, como gestão bilateral com mercados estrangeiros e contratos com consultorias especializadas podem amenizar os entraves.

O fortalecimento dos fóruns de discussão entre o poder público e o setor privado é visto como elemento essencial para o alinhamento da agenda relacionada à Organização Mundial do Comércio (OMC). As discussões setoriais aprofundam o tema e fornecem ao governo brasileiro subsídios para a definição das prioridades na agenda de cooperação regulatória e superação de barreiras, sobretudo nas relações com os blocos vizinhos, com os quais precisa haver maior espaço de participação do setor privado, segundo Prazeres.

Durante a reunião, o presidente do Coscex, Jackson Schneider, apresentou dados referentes ao balanço do comércio exterior brasileiro neste ano. O efeito do preço das exportações de commodities se concentrou em soja, petróleo, carne bovina e café.

Em relação às importações de bens intermediários, os combustíveis foram os responsáveis por puxar os preços. E quando se exclui a agroindústria da análise, percebe-se que a manufatura tem perdido competitividade. “O grande destaque é para o crescimento da participação dos manufaturados importados para suprir o consumo doméstico brasileiro. Em 2009 representavam 13% e em 2021 chegaram a 24%” apontou Schneider.

Para o restante do ano, a atenção estará voltada ao desempenho de três importantes parceiros comerciais para o Brasil: Estados Unidos, China e Argentina. Segundo Schneider, a Fiesp monitora de perto as iniciativas desses três mercados para superar os seus problemas econômicos, dada a importância que possuem para o desempenho do comércio exterior brasileiro. “São desafios bastante distintos, mas que podem interferir nos resultados da nossa balança comercial no curto e médio prazo”, complementou.

Na reunião, os advogados Lilian Elizabeth M. Bertolani e Roberto Miller Feliciano, da Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem Ciesp/Fiesp, apresentaram seus produtos e vantagens. “A Câmara já existe há 27 anos e foi fundada antes da Lei de Arbitragem, que tem 25 anos. Seu objetivo é proporcionar para os associados serviços mais eficientes e qualificados do que o que eles poderiam ter no âmbito estatal”, pontuou Bertolani. Mediação, arbitragem e os Dispute Boards são instrumentos econômicos. Dependendo do caso, de acordo com Feliciano, “podem custar 5% do que seriam pela esfera judicial”, exemplificou.

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

Data: 18/08/2022

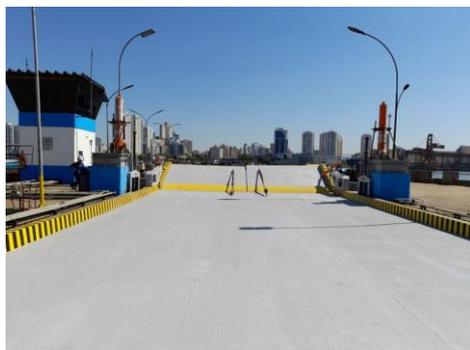


DIÁRIO DO LITORAL - SP

SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES LIBERA GAVETA CENTRAL DA TRAVESSIA SANTOS/GUARUJÁ

A modernização da gaveta central do Guarujá teve investimento do Departamento Hidroviário de R\$ 3,5 milhões, com potencial para beneficiar mais de 30 mil pessoas que utilizam o serviço diariamente, em média

DA REPORTAGEM



O secretário esteve no litoral para fazer vistorias técnicas em outras obras em andamento. Foto: Divulgação/Gazeta Web

O Governo de São Paulo, através da SLT (Secretaria de Logística e Transportes), liberou na manhã desta quarta-feira (17) a gaveta central (área de embarque e desembarque) da travessia Santos/Guarujá, do lado do Guarujá.

A modernização da gaveta central do Guarujá teve investimento do DH (Departamento Hidroviário) — órgão ligado à SLT — de R\$ 3,5 milhões, com potencial para beneficiar mais de 30 mil pessoas que utilizam o serviço diariamente, em média.

Na gaveta central, o DH reformou a ponte de 17,2 metros de comprimento e 10 metros de largura, feita com aço carbono próprio para áreas marítimas. Também foram melhorados os sistemas elétrico e hidráulico de pistões da rampa, paramentos de concreto (onde a balsa encosta no embarque e desembarque), defensas de borracha, pintura e sinalização.

Na última segunda-feira (15), o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, esteve na Baixada Santista e anunciou o funcionamento da gaveta central no Guarujá a partir desta quarta.

“As reformas nas balsas do litoral paulista fazem parte do plano de melhorias em vigor desde 2019, incluindo ainda a reforma de embarcações, pontes e flutuantes. Todo este trabalho tem resultado em mais agilidade e conforto aos usuários das travessias”, destacou João Octaviano.

Das três gavetas do lado de Santos, a do lado sul já foi melhorada e entregue aos usuários, enquanto a norte passa por reformas – quando esta estiver pronta e for liberada, será a hora de a gaveta central de Santos ser interditada para receber melhorias.

O secretário esteve no litoral para fazer vistorias técnicas em outras obras em andamento, como a da ponte da balsa Bertioiga/Guarujá, e obras rodoviárias do DER e da Artesp. Octaviano também anunciou que o DER vai contratar um projeto executivo para construir uma ciclovia na SP 061, entre Bertioiga e Guarujá.

Programa de modernização

Os investimentos da Secretaria de Logística e Transportes já permitiram uma melhora significativa no serviço, inclusive na alta temporada. Treze embarcações reformadas foram entregues desde 2019 e, neste período, o valor da tarifa não foi reajustado.

A manutenção passou a ser 24 horas, novos motores e reversores foram comprados, e os usuários ganharam novos canais de informação em tempo real.

Com esses investimentos, as travessias litorâneas contaram, nas últimas temporadas de verão, com a maior quantidade de embarcações dos últimos anos e uma redução significativa no tempo médio de espera.

Fonte: Diário do Litoral - SP

Data: 18/08/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

SEM CONCORRENTES, ESPANHOLA AENA LEVA CONGONHAS POR R\$ 2,4 BI

Bloco, com mais dez aeroportos, teve ágio de 231%. XP estreia na aviação e fica com terminais de Jacarepaguá e Campo de Marte. Governo arrecadou R\$ 2,7 bilhões com certame

Por João Sorima Neto — São Paulo

Mesmo sem concorrentes, a espanhola Aena Desarrollo International fez uma proposta de R\$ 2,4 bilhões pelo aeroporto de Congonhas, na zona Sul de São Paulo, um dos mais movimentados e rentáveis do país. Congonhas foi leiloado em bloco com outros dez aeroportos em Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Pará. O ágio foi de 231,5% em relação ao valor mínimo de outorga, estabelecido em R\$ 740 milhões pelo edital.

A sétima rodada de concessão de aeroportos aconteceu nesta quinta-feira, na B3, em São Paulo com oferta de 15 terminais. Ao todo, o governo arrecadou R\$ 2,71 bilhões no leilão. E, agora, o país

passará a ter 90% de seu fluxo de passageiros em terminais privatizados. Os investimentos previstos somam R\$ 7,3 bilhões. Apenas Congonhas, receberá investimentos de R\$ 3,3 bilhões.



Aeroporto de Congonhas: movimento de passageiros chegou a 22 milhões em 2019 ***Maria Isabel Oliveira/ Agência O Globo***

Congonhas foi oferecido à iniciativa privada com os aeroportos de Campo Grande (MS); Corumbá (MS); Ponta Porã (MS); Santarém (PA); Marabá (PA); Carajás/Parauapebas (PA); Altamira (PA); Uberlândia (MG); Uberaba (MG) e Montes Claros (MG). Os investimentos totais previstos em todos os aeroportos são de R\$ 5,9 bilhões.

Questionada sobre o ágio oferecido, a diretora de expansão internacional da Aena, Maria Angeles Rubio disse durante entrevista coletiva que Congonhas é um projeto muito complexo e existem poucas oportunidades de investimento como a desse aeroporto no mundo. Por isso, na visão estratégica da empresa, era um ativo importante para ampliar a atuação internacional da Aena.

- Há poucas oportunidades como essa e estudamos o projeto com o máximo rigor e capacidade para cumprir as obrigações do edital - disse Rubio. Ela afirmou que a experiência da Aena na Espanha, onde opera 48 terminais, dá a garantia que as operações ocorrerão de forma segura.

De acordo com um estudo do governo federal entregue ao TCU (Tribunal de Contas da União), a previsão é que a capacidade do aeroporto aumente para 44 voos comerciais por hora. Atualmente, Congonhas tem 40 slots (espaços para pouso e decolagem), e 32 são usados pela aviação comercial e oito pela chamada aviação geral (táxis aéreos ou aeronaves particulares).

O aeroporto de Congonhas era a "joia da coroa" da rodada por seu potencial de movimentação de passageiros. Antes da pandemia, 22 milhões de pessoas embarcaram ou desembarcaram no terminal, o que o torna um dos mais rentáveis do Brasil. Seu potencial é de receber 30 milhões de passageiros por ano.

Ainda assim, atraiu apenas um interessado. Segundo especialistas, a oferta em bloco - com aeroportos menos atraentes junto com Congonhas - afastou potenciais investidores. O cenário de incerteza econômica também pesou.

Segundo especialistas, a Aena já adquiriu experiência em operar terminais considerados "menos rentáveis" no país, como Campina Grande e Juazeiro do Norte. Na Espanha, também tem experiência em aeroportos menores. Poderá reproduzir este modelo no Brasil, avalia o especialista. Em parceria com outras empresas, opera também terminais na Inglaterra, México, Jamaica e Colômbia.

A empresa espanhola ganhou a concessão dos Aeroportos de Recife (PE), Maceió (AL), João Pessoa (PB), Campina Grande (PB), Aracaju (SE) e Juazeiro do Norte (CE). O valor pago foi de R\$ 1,917 bilhão, um ágio de 1.010%.

O contrato foi assinado em setembro de 2019 e, com a pandemia no ano seguinte, os investimentos foram paralisados, de acordo com fontes do setor. Com a volta das atividades e dos passageiros, a empresa retomou os investimentos, previstos em R\$ 1,6 bilhão, segundo a própria empresa.

No site da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) consta que, desde que assumiu os terminais do Nordeste, a Aena respondeu a três processos. Dois deles foram arquivados e, em um deles, a empresa foi multada em R\$ 204,4 mil devido a problemas relatados por usuários com o ar-condicionado no Aeroporto de João Pessoa. A multa foi paga em abril deste ano.

'Patinho feio' tem concorrência

Além do bloco com Congonhas, foram leiloados mais dois blocos: o Norte II, com Macapá e Belém, ambos no Pará. Os dois terminais eram até então considerado o patinho feio do certame, mas foi o único em que houve concorrência. A dupla foi arrematada por R\$ 125 milhões, ágio de 119,7% pelo Consórcio Novo norte, formado pela paulista Socicam, que opera as rodoviárias Novo Rio e Tietê, e pela Dix Empreendimentos, de Pernambuco.

O Novo Norte disputou a concessão em 12 lances no viva voz com os franceses da Vinci Airports, além da proposta inicial.

- Ganhar dos europeus é difícil, mas em ano de Copa do mundo, isso dá mais ânimo - disse Wanderley Galiego, direto de novos negócios da Socicam.

XP Asset estreia em operações de aeroportos

O outro bloco foi o de aeroportos focados na aviação executiva (jatinhos), arrematado pela XP Asset e a francesa Egis. Foi levado por R\$ 141,4 milhões, o valor mínimo de outorga, sem ágio. O lance foi feito através do Fundo Infra IV FIP em Infraestrutura. O bloco compreende os aeroportos de Jacarepaguá e Campo de Marte. A compra marca a estreia da XP Asset na aviação.

Para Túlio Machado, da XP Asset, os dois terminais têm potencial não pelas receitas da aviação executiva, que devem crescer com a retomada da economia, mas também pelo apelo imobiliário em razão do tamanho da área, especialmente de Campo de Marte. Ele disse que o Campo de Marte deve capturar mais voos executivos de Congonhas, quando houver expansão da capacidade do terminal. Em Jacarepaguá, o tráfego de helicópteros da Bacia de Campos é outor ponto que atraiu a XP Asset.

- O potencial imobiliário de ambos é grande e atraiu a nossa atenção. Jacarepaguá é o aeroporto mais próximo da Bacia de Campos para ggrande pate dos helicópteros. E o Campos de Marte vai absorver tráfego exedcutivo de Congonhas, quando houver a expansão - disse Machado.

Especialistas consultados pelo GLOBO avaliaram que o resultado do leilão foi positivo, mesmo com a baixa concorrência causada pela incerteza da economia brasileira, com juros e inflação elevados, e das eleições presidenciais este ano.

- Nem sempre a concorrência leva a ágios elevados, como o que vimos no bloco de Congonhas. Precisamos lembrar também que o leilão foi capaz de atrair operadores experientes (Socicam e AENA) e novos entrantes (XP) - diz Fernando Villela, sócio do escritório de advocacia VPBG e coordenador do comitê de regulação de infraestrutura aeroportuária da FGV Direito/Rio.

Para Igor Luna, sócio do escritório Almeida Advogados, especialista em direito administrativo e relações governamentais, a finalidade do leilão foi atingida.

- A única proposta da espanhola Aena foi mais do que o triplo do lance mínimo. Isso indica que, em que pese ausência de competidores, a finalidade do leilão foi atingida - afirmou.

- O leilão foi muito positivo, todos os ativos concedidos em um momento de incertezas macroeconômicas. Nos diferentes setores, não se vê também muita concorrência neste momento - diz David Goldberg, sócio e diretor da Terrafirma Consultoria.

O Ministro da infraestrutura, Marcelo Sampaio, se disse satisfeito com o resultado e "era melhor ter um ágio de 231% do que vários competidores". Ele afirmou que o leilão que mesclou aeroportos deficitários com o rentável Congonhas podia não ser a melhor para o setor privado, mas tinha como objetivo uma política pública.

- O objetivo do governo é prover aeroportos de qualidade no país - disse Sampaio, lembrando que no total agora são 59 aeroportos no país administrados pela iniciativa privada.

O que foi leiloado

Bloco SP/MS/PA/MG:

Aeroportos de Congonhas (SP), Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA), Carajás (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Uberaba (MG) e Montes Claros (MG).

- Investimento Previsto: R\$ 5,8 bilhões
- Lance: R\$ 2,4 bilhões (ágio de 231%)
- Quem ganhou: Aena

Bloco Aviação Geral: Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ)

- Investimentos previstos: R\$ 552 milhões
- Lance: R\$ 141,4 milhões (sem ágio)
- Quem ganhou: XP e Egis

Bloco Norte II: Belém (PA) e Macapá (AP)

- Investimentos previstos: R\$ 875 milhões
- Lance: R\$ 125 milhões (ágio de 119,78%)
- Quem ganhou: Socicam + Dix Empreendimentos

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 18/08/2022

GUEDES COBRA DÍVIDA DO BNDES E CRITICA BÔNUS PAGO PELO BANCO A FUNCIONÁRIOS

Ministro afirma que instituição convenceu TCU a pagar o que deve ao Tesouro 'lá na frente'

Por *Eliane Oliveira — Brasília*



Paulo Guedes, ministro da Economia Agência Enquadrar/Infoglobo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, criticou o BNDES, durante uma palestra nesta quinta-feira, ao falar sobre o uso de recursos públicos para melhorar o país. Guedes disse que o banco deveria reduzir o bônus distribuído a seus servidores e pagar o que deve à União.

Dados do Ministério da Economia mostram que o BNDES pagou em média, em 2021, cerca de R\$ 108 mil aos empregados. Foi o maior valor

declarado entre as empresas públicas com Participação nos Lucros e Resultados (PLR).

Por outro lado, o banco tem uma dívida em torno de R\$ 100 bilhões com o Tesouro Nacional. Segundo o ministro, a instituição convenceu o Tribunal de Contas da União (TCU) a postergar o pagamento.

— O BNDES convenceu o TCU que era um risco devolver mais dinheiro para a União e que ela melhor pagar lá na frente. Se o BNDES deu um bônus maior, tem que pagar a União —afirmou o ministro da Economia.

Guedes disse que o Brasil está melhor do que outros países e tem todas as condições de atrair investimentos de empresas estrangeiras em áreas como petróleo e gás, alimentos e energia. Ele afirmou que, somando o resultado do leilão de aeroportos desta quinta-feira, o Brasil deverá receber em torno de R\$ 900 bilhões nos próximos anos.

— As democracias liberais não confiam mais nos regimes totalitários. A Alemanha não quer mais depender da Rússia. Alemanha e França têm planos de investir no Nordeste brasileiro. Nos próximos quatro anos, vamos dobrar de 10% para 20% a oferta de energia eólica e de 5% para 10% a energia solar.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/08/2022

POTENCIAL DA ECONOMIA DO MAR NO BRASIL DEPENDE DE INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA E POLÍTICA INDUSTRIAL, AFIRMAM PESQUISADORES

País tem grande participação de setores extrativistas como óleo e gás, mas ainda patina na indústria naval

Por Ítalo Bertão Filho, Especial Para O Prática ESG — São Paulo



Indústria de construção naval e manufatura para embarcações pode ser alavancada, defendem pesquisadores Divulgação

Seja pelo aumento na taxa de desmatamento ou pelas possibilidades que o mercado de créditos de carbono pode trazer, a Amazônia ganhou relevância em nível internacional e está na pauta das discussões econômicas do Brasil. Já a economia do mar é um assunto ainda desconhecido pela maioria da população, embora o país tenha uma costa de quase 11 mil quilômetros de extensão e um dos maiores litorais do mundo.

Mas o potencial de desenvolvimento economia do mar brasileira, ainda essencialmente extrativista, passa por mais investimentos em tecnologia e inovação, de acordo com estudo de pesquisadores da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), repassado com exclusividade ao Prática ESG.

A economia do mar é um assunto relevante na temática de ESG (termo em inglês para questões ambientais, sociais e de governança) pelas possibilidades que apresenta em temas como bioeconomia e desenvolvimento sustentável. No mundo, o setor deve chegar a uma movimentação de US\$ 3 trilhões até 2030, segundo a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

De olho no potencial econômico da exploração dos recursos vivos e não vivos, países como Estados Unidos, China e Coreia do Sul criaram estratégias para o segmento ao longo da década passada.

Já no Brasil, o tema é tão recente que não há um posicionamento estratégico e tampouco existe uma base consolidada para análise dos dados e mensuração do impacto do segmento na economia.

Por isso, os pesquisadores Isabela Marques, Marcelo Fernandes e Alexandre Freitas, do Centro de Estudos da Economia do Mar para o Rio de Janeiro, ligado à UFRRJ, cruzaram, de forma inédita, os dados de atividades econômicas fornecidos pelo IBGE e descobriram que, em 2018, a economia do mar movimentou R\$ 415,7 bilhões, correspondentes a 5,93% do produto interno bruto (PIB) brasileiro daquele ano.

A economia do mar ainda é essencialmente extrativista no país, segundo os pesquisadores. Quase metade da movimentação econômica desse segmento (49,4%) corresponde às atividades de óleo e gás, em especial refino de petróleo e extração de óleo bruto.

Na comparação com países como Reino Unido, Dinamarca e Itália, o Brasil é a nação que tem a maior participação de recursos não vivos - que envolve extração de petróleo e gás natural - na economia do mar.

Setor manufatureiro pouco desenvolvido

A dependência da extração faz com que o país tenha um setor manufatureiro ainda muito pouco desenvolvido, desafio que a indústria naval enfrenta desde os anos 1980, quando o segmento entrou em colapso e vários estaleiros passaram por dificuldades financeiras ou pediram falência.

De acordo com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), hoje o segmento emprega 15 mil pessoas, uma queda de 80% quando se compara com o montante de 2014, quando o setor naval gerava cerca de 82 mil empregos.



Setor de turismo possui grande relevância para a economia do mar, sendo responsável por 37,9% das movimentações do segmento — Foto: Emily IRVING-SWIFT / AFP

Atualmente, de acordo com os pesquisadores, a participação do setor de manufatura e construção naval na economia do mar corresponde a pouco mais de 2%, índice semelhante ao de países como Dinamarca (2,6%) e Espanha (3,2%). Já em países

como França e Alemanha, a fatia de mercado sobe para 14,1% e 11,3%, respectivamente.

Na prática, isso significa que o Brasil extrai recursos utilizando tecnologias de ponta fabricadas em outros países. Mesmo assim, existem possibilidades de alavancagem: 71% do volume está relacionado à construção e manutenção de embarcações e quase um quinto da produção do setor é referente a máquinas para extração mineral e construção naval.

- A manufatura pode crescer mais se existir uma política para esse segmento. Podemos mais se investirmos em setores de maior intensidade tecnológica - afirma Alexandre Freitas.

Turismo: grande relevância para a economia do mar

Na direção contrária da manufatura, o setor de turismo possui grande relevância para a economia do mar, sendo responsável por 37,9% das movimentações do segmento. A principal importância do setor, segundo os acadêmicos, está na capacidade de geração de empregos. Eles defendem que o turismo também pode servir como uma alavanca para o desenvolvimento da construção naval.

Para a pesquisadora Isabela Marques, existe a necessidade de combinação de políticas entre atividades geradoras de emprego como o turismo, que não tem grande produtividade, mas trazem renda, e operações eficientes como o setor de óleo e gás.

"As escolhas de política podem ser focadas na geração de valor adicionado, emprego e renda de forma mais imediata, mas também podem visar alterações na estrutura produtiva, que seria um processo mais lento, porém vital para reduzir as disparidades existentes entre o Brasil e os países centrais", escreveu em sua pesquisa

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/08/2022

AEROPORTOS LEILOADOS COM CONGONHAS DERAM PREJUÍZO DE R\$ 8 MILHÕES EM 2021

No grupo dos 10 terminais, seis somaram prejuízos de R\$ 15,4 milhões e quatro lucro de R\$ 7,2 milhões

Por Geralda Doca — Brasília



O leilão de Congonhas fez a espanhola Aena levar no “combo” outros dez aeroportos que, em conjunto, tiveram prejuízo de R\$ 8,190 milhões em 2021. Já o terminal da capital paulista, considerado a “joia da coroa” do setor por sua movimentação e público que atrai, registrou lucro de R\$ 255,9 milhões no ano passado.

Aeroporto de Congonhas Edilson Dantas

Neste bloco de Congonhas, os aeroportos que deram prejuízo estão espalhados por três estados. Na lista há três mineiros: Uberaba (-R\$ 3,821 milhões), Montes Claros (R\$ 2,334 milhões) e Uberlândia (R\$ 251 mil). No Mato Grosso do Sul estão Corumbá (R\$ 3,734 milhões) e Ponta Porã (R\$ 2,276 milhões). No Pará, Altamira (R\$ 2,982 milhões).

Entre os lucrativos do bloco de Congonhas, estão o aeroporto de Campo Grande (MS), com lucro de R\$ 4,010 milhões; Santarém (PA) com resultado positivo de R\$ 1,651 milhão; Marabá (PA), com R\$ 107,7 mil e Carajás (PA), com R\$ 1,440 milhão.

Um substituto do Concorde? Novo jato supersônico cruza Atlântico em apenas 5 horas. Veja fotos

Nos outros dois blocos, há uma composição de um aeroporto que foi lucrativo em 2021 e outro que deu prejuízo. A XP, por exemplo, arrematou o lote que tem Jacarepaguá, no Rio, e que teve resultado positivo de R\$ 41,4 milhões no ano passado, enquanto o de Campo de Marte registrou prejuízo de R\$ 1,5 milhão.

No bloco Norte, vencido pelo consórcio das empresas Socicam e Dix Empreendimentos, o aeroporto de Belém teve lucro de R\$ 28,6 milhões no ano passado, enquanto que o terminal de Macapá registrou prejuízo de 3,6 milhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/08/2022

BNDES QUER USAR PARTE DE RECURSO DA VENDA DE AÇÕES DE GRANDES EMPRESAS PARA INVESTIR EM PEQUENOS NEGÓCIOS

Presidente do banco estatal, Gustavo Montezano, diz que priorizar negócios menores dá “mais voto”
Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Gustavo Montezano, afirmou nesta quinta-feira a uma plateia de banqueiros e investidores que o banco estatal quer usar uma parcela dos recursos levantados com a venda de sua participação em empresas como Petrobras, Eletrobras, Vale e JBS para investir em milhares de micro e pequenas empresas.

Segundo Montezano, a ideia é capitalizar, por exemplo, cerca de 4 mil empresas, inclusive com a compra de participação societária. O investimento, no entanto, não seria direito, e sim por meio do aporte do BNDES em uma série de fundos de investimento, inclusive fundos de venture capital (capital de risco).

— Tenho um sonho que a gente está começando a botar no papel que é (...) a gente pegar, por exemplo, 10% do que a gente desinvestiu da carteira de ações, a gente saiu de R\$ 80 bilhões em ações de Petrobras, Vale, JBS, Eletrobras (...). Se a gente pegar 10% desse recurso, R\$ 8 bilhões, que são cerca de 6% ou 7% do patrimônio do BNDES, e a gente capitalizar 4 mil empresas brasileiras com equity (participação societária), botar R\$ 2 milhões por empresa? Eu tenho esse sonho — afirmou Montezano no evento Macro Day, realizado pelo banco BTG Pactual em São Paulo. O presidente do BNDES ressaltou que os números eram hipotéticos.

A ideia faz parte da política do banco estatal de priorizar, na concessão de crédito, os negócios de pequeno e médio portes, os quais Montezano tem apelidado de "heróis nacionais", em contraposição à política do banco levada a cabo em governos petistas de investimento em grandes empresas, os chamados "campeões nacionais".

Durante a gestão de Montezano, o banco estatal restringiu a concessão de crédito como um todo e tem buscado se desfazer de participações em grandes companhias. Hoje, o BNDES ainda mantém R\$ 60 bilhões em ações de empresas de capital aberto e mais R\$ 6,6 bilhões em cotas de empresas fechadas ou com baixa liquidez.

De acordo com Montezano, a ideia de investir em participações de milhares de empresas de menor porte não é, porém, trivial. Esse aporte, segundo ele, tampouco seria direto.

— É difícil, tem que ter gestor, tem que ter alocador, o banco não vai fazer isso de forma direta. Vai fazer através da indústria de fundos, seja fundo de venture capital, startup, fundo tradicional, bioeconomia, biotech, IOT (internet das coisas, na sigla em inglês), vários tipos de família de fundos. A gente vai ter uma plataforma para os heróis nacionais que já está sendo colocada de pé com linhas de repasse, que a gente sempre fez; com fundo garantidor, que chegou para ficar; e com soluções de equity — disse, sem estabelecer prazos.

Durante sua fala, Montezano mencionou que a estratégia de focalizar a atuação do banco em empresas menores rende "mais votos" à classe política.

— A classe política entendeu que, em vez de você dar R\$ 10 bilhões para uma empresa grande ficar com o subsídio para ela, você dar R\$ 1 bi para mil empresas pequenas é mais desenvolvimento social, mais desenvolvimento econômico e mais voto no final do dia — disse o executivo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 18/08/2022

EMPRESÁRIOS DEFENDEM VOLTA DO MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E DE POLÍTICA DE INCENTIVOS AO SETOR

Estudo entregue pela Firjan a candidatos alerta para a necessidade de uma nova estratégia industrial para atrair investimentos no momento em que outros países lançam planos

Por Eliane Oliveira — Brasília



Fábrica de caminhões da Volkswagen no Estado do Rio Marcia Foletto

Após os impactos da pandemia e da guerra da Ucrânia na economia global, o empresariado pressiona para que o país volte a centrar esforços em uma política industrial própria. O movimento segue tendência já verificada em outras partes do globo, como Estados Unidos, Canadá e Europa, que adotaram iniciativas estratégicas com verba na casa de dezenas de bilhões para reduzir a dependência chinesa. No Brasil, o setor vem mostrando

dificuldades de se recuperar após o baque da pandemia.

Na avaliação de entidades empresariais, executivos e especialistas, o Brasil precisará buscar uma nova estratégia para aproveitar o momento e se tornar um fornecedor global de produtos finais ou insumos industriais.

E o caminho para chegar nesse objetivo vai muito além da recriação do Ministério da Indústria, uma promessa comum a todos os principais candidatos à presidência em 2023 e demanda número um do setor produtivo.

Especialistas ressaltam que não se trata apenas de ter um canal direto de interlocução com o empresariado, mas uma pasta que tenha como foco a digitalização de processos e a sustentabilidade ambiental.

Estudo elaborado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), que será divulgado hoje, ressalta que uma política industrial moderna terá impacto no crescimento e no desenvolvimento da economia, tomando como base não apenas a recriação da pasta, como mudanças estruturais na economia, como a reforma tributária, o aumento de pesquisa e desenvolvimento e melhora da produtividade.

No governo de Jair Bolsonaro, o Ministério da Indústria foi incorporado com outras pastas na criação do Ministério da Economia, mas seu retorno é prometido pelo próprio Bolsonaro, por Lula, Ciro Gomes e Simone Tebet. A volta da pasta faz parte de uma lista de 60 reivindicações que a Firjan faz ao próximo governo.



Empresários defendem volta a política de incentivos ao setor industrial — Foto: Edilson Dantas/Agência O Globo

No documento, a entidade estima que o aumento da produtividade poderia gerar um crescimento de US\$ 1,040 trilhão no Produto Interno Bruto (PIB) nos próximos cinco anos — o que significaria uma expansão de US\$ 1,804 trilhão para US\$ 2,821 trilhões correntes. O Brasil também subiria da 12ª para a 8ª posição no ranking das maiores economias do mundo até 2027, de acordo com o prognóstico da

federação.

Dados do estudo mostram que o último período com crescimento da produtividade no país foi registrado entre 2001 e 2010, quando houve expansão de 1,5% em média ao ano. Entre 2011 e 2019, houve queda de 0,1% ao ano.

Segundo o presidente em exercício da Firjan, Luiz César Caetano, a agenda é composta por medidas que cabem em quatro pilares: ambiente de negócios, infraestrutura, capital humano e eficiência do Estado.

— A elevação da produtividade deve ocorrer a partir de uma política industrial sólida — afirma Caetano.

Para o superintendente de Desenvolvimento Industrial da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Renato Fonseca, o Brasil tem duas vantagens nesta busca por uma nova política industrial: muitas empresas americanas e europeias já estão aqui e a energia produzida no país é uma das mais limpas do mundo.

— Setores como o automotivo, o de alimentos e o de bens de capital têm mais chances de garantir aos brasileiros o status de fornecedores fiéis para as indústrias desses setores — disse Fonseca, que alerta: — Mas se não fizer o dever de casa, o Brasil vai perder espaço para outros países do hemisfério, como México e Colômbia.

Segundo ele, a política industrial precisa estar focada no aumento da inovação e eleger setores com maior potencial de expansão da produtividade, como Alemanha, Reino Unido e EUA têm feito.

— É um movimento geopolítico, principalmente de americanos e europeus. Com a guerra na Ucrânia, a ordem do dia é se diversificar — destaca.

Dados compilados pela Firjan mostram que o investimento em pesquisa e desenvolvimento no país caiu de 1,4% do PIB em 2007 para 1,2% em 2019. No mesmo período, a Coreia do Sul, por exemplo, registrou um salto de 1,1% para 4,6% do PIB.

Até o momento, porém, há pouca clareza nas propostas dos candidatos à presidência sobre política industrial. O debate até agora se restringe à recriação do Ministério da Indústria e de promessas para direcionar financiamentos do BNDES a micro e pequenas empresas.

Cobrança de resultados

De outro lado, Sérgio Lazzarini, do Instituto de Ensino e Pesquisa (Insper), avalia que a recriação do Ministério da Indústria só vai servir para lobby. Ele argumenta que é preciso acabar com a “cultura de campeão nacional”, que consiste na concessão de benefícios fiscais do governo a determinados setores e defende que é preciso cobrar resultados:

— Tem que acabar com os setores protegidos. As políticas industriais modernas são integradas globalmente. E mais: se estou dando apoio, quero saber o que aconteceu com o setor em dois, três, ou quatro anos.

João Carlos Ferraz, da UFRJ, avalia que, mais importante do que criar um ministério, caberá ao próximo governo ter uma estratégia de desenvolvimento produtivo sustentável, que tenha a geração de emprego como prioridade. Segundo ele, as políticas mais bem-sucedidas ocorrem quando esses critérios são cumpridos.

— O Brasil é um país com uma presença muito abrangente de empresas que estão de olho no mercado nacional, que precisa ser dinâmico e, portanto, mais atrativo para investimentos não só estrangeiros — afirma.

O Ministério da Economia não comentou o assunto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/08/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

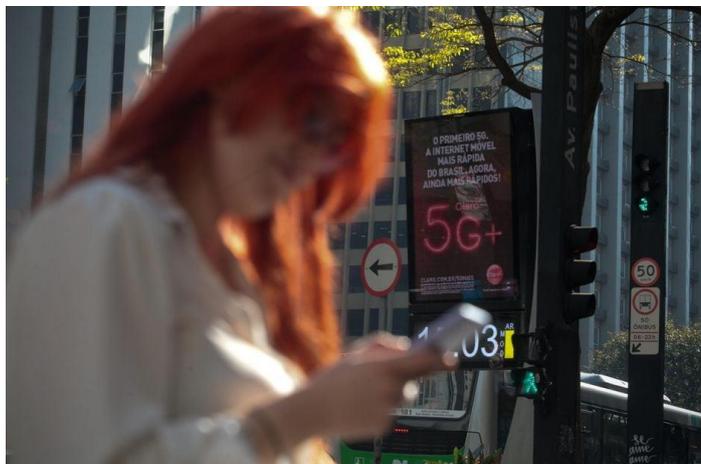
5G: ANATEL APROVA PRORROGAR POR 2 MESES PRAZO PARA ATIVAÇÃO DO SINAL EM 15 CAPITAIS; VEJA QUAIS

Extensão do prazo foi prazo se deu em razão do cronograma de entrega de equipamentos para evitar interferências de sinal

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - O conselho diretor da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) aprovou nesta quinta-feira, 18, mais 60 dias de prazo para a tecnologia móvel de 5ª geração (5G) começar a rodar

em 15 capitais brasileiras. A proposta de extensão foi recomendada na última sexta-feira, 12, pelo grupo da Anatel que acompanha a limpeza de faixas necessária para o 5G funcionar sem interferências nas cidades. A votação aconteceu em circuito deliberativo remoto.



No cronograma inicial, estava previsto que todas as capitais implementariam o 5G até o fim de setembro Foto: Felipe Rau/Estadão

Agora, essas 15 capitais precisam estar liberadas até 28 de outubro para a ativação da tecnologia. As operadoras então terão mais 30 dias, podendo ligar o sinal até 27 de novembro. Na semana passada, o ministro das Comunicações, Fábio Faria, havia informado que o sinal chegaria a 25 das 27 capitais do País até o fim deste mês. Com a prorrogação, há garantia de que

apenas 12 capitais vão iniciar o 5G até o fim de agosto.

Pela regra anterior, que já contava com uma prorrogação de prazos, todas as capitais deveriam receber o sinal até o fim de setembro. Mas, em razão do cronograma de entrega de equipamentos necessários para evitar interferências de sinal, o grupo recomendou a extensão do prazo. O adiamento vale para Recife, Fortaleza, Natal, Aracaju, Maceió, Teresina, São Luís, Campo Grande, Cuiabá, Porto Velho, Rio Branco, Macapá, Boa Vista, Manaus e Belém. Nesta quinta, o Gaispi (Grupo de Acompanhamento das Obrigações da Faixa de 3,5 GHz) aprovou a liberação do 5G nas cidades do Rio de Janeiro (RJ), Palmas (TO), Florianópolis (SC) e Vitória (ES), com previsão de o sinal ser ligado na próxima segunda-feira, 22. Com a ativação nesses quatro municípios, serão 12 capitais com a tecnologia operante. O 5G já funciona em Brasília, Curitiba, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Goiânia, Porto Alegre e João Pessoa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/08/2022

RISCOS ESG APARECEM EM BALANÇOS DE APENAS UMA EM CADA CINCO DAS EMPRESAS MAIS REPRESENTATIVAS DA B3

Especialistas creditam situação à falta de padronização sobre como informações devem aparecer; grupo internacional busca unificar normas
Por Luis Filipe Santos

A preocupação com o setor ESG (Ambiental, Social e Governança, na sigla em inglês) ainda aparece pouco em balanços das empresas mais representativas da B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. Um levantamento realizado pelo Instituto de Auditoria Independente do Brasil (Ibracon) avaliou as demonstrações contábeis relativas a 2021 de 95 dentre as 100 empresas que integram o Índice Brasil 100 (IBrX 100): apenas 29 delas (30%) apontavam seus passivos ambientais no demonstrativo, e somente 21 delas (ou 22% do total) chegaram a algum tipo de risco ligado às questões de ESG.

Das 21 que identificaram riscos ligados ao ESG, 14 (15%) foram relacionadas a fatores ambientais; 5 (5%), a questões socioambientais, e as duas restantes (2%), não identificaram a área. Além disso, 17 (18%) apontaram provisão para desmontagem de ativos, saída, revitalização e/ou prejuízo (redução do valor contábil de um ativo, em decorrência de eventos que diminuem a expectativa de seu retorno financeiro), e dessas, 59% não publicaram nas notas explicativas a existência de riscos ambientais. Já 15 empresas relataram terem compromissos ESG formalizados e divulgados. No escopo da avaliação, não foram incluídos relatório da administração, relatório de sustentabilidade, formulário de referência, relatório dos auditores independentes, entre outros.

ESG NA BOLSA

Apenas 21 entre 95 das empresas mais representativas da B3 incluem riscos ambientais, sociais e de governança em balanços

INFORMAÇÕES PESQUISADAS	DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ANALISADAS, EM NÚMEROS ABSOLUTOS	REPRESENTAÇÃO
DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ANALISADAS	95*	100%
PROVISÕES JUDICIAIS PARA PROCESSOS AMBIENTAIS	29	31%
PROVISÃO PARA DESMANTELAMENTO, SAÍDA, REVITALIZAÇÃO E/OU IMPAIRMENT	17	18%
COMPROMISSO ESG FORMALIZADO E DIVULGADO	15	16%
RISCOS ESG - MEIO AMBIENTE	14	15%
RISCOS ESG - SOCIOAMBIENTAL	5	5%
RISCOS ESG - NÃO ESPECIFICADO	2	2%

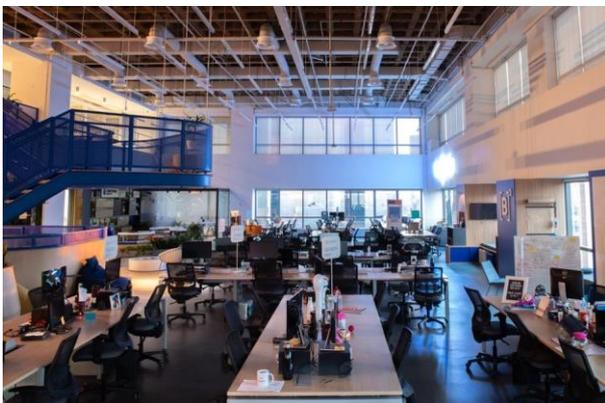
*FORAM DESCONSIDERADAS 5 AÇÕES DE COMPANHIAS PARA QUE NÃO HOUVESSE DUPLA CONTAGEM, POIS ESSAS TÊM AÇÕES PREFERENCIAIS E ORDINÁRIAS NA COMPOSIÇÃO DO ÍNDICE IBRX 100.

FONTE: INSTITUTO DE AUDITORIA INDEPENDENTE DO BRASIL (IBRACON) / INFOGRÁFICO: ESTADÃO

De acordo com Rogerio Mota, diretor técnico do Ibracon, a ausência das informações não necessariamente significa uma negligência, mas aponta para a necessidade de uma complementação das informações sobre riscos e oportunidades em relatórios de sustentabilidade paralelos. Para ele, é provável que a porcentagem cresça nos próximos anos.

“É uma tendência na nossa visão, visto que já há casos de captação de recursos em que a obtenção de melhores taxas de juros está condicionada ao cumprimento de metas ESG. Essa tendência pode se estender a outros tipos de contratos”, projeta Mota. Também poderia ser benéfico junto a investidores, que cobriam menores retornos por entender que organizações com boas práticas ESG têm riscos reduzidos e negócios sustentáveis.

Nelmara Arbex, sócia da consultoria KPMG Brasil e líder em ESG, avalia que as empresas passam por um momento de transição na publicação dos documentos, com diversas regras para a inclusão das questões nos balanços, e por isso podem evitar de se arriscar sem ter certeza de como incluí-las.



Empresas precisam complementar informações sobre sustentabilidade em relatório à parte, quando não estão no balanço
 Foto: Daniel Teixeira/Estadão

“É um aprendizado, estamos numa fase de transição. As questões ESG estão se aproximando do centro dos negócios e todos os setores vão experimentar algum tipo de mudança ou desafios que impactarão nos resultados financeiros”, diz Arbex.

Assim, seria importante olhar pelo outro lado: apesar de ainda estar nessa fase inicial, mais de duas dezenas de empresas já olharam as questões em seus balanços. A inclusão do ESG é uma sinalização ao mercado de que a organização compreendeu as questões e como será afetada por elas.

“Antes de estar no balanço é preciso que a liderança entenda a relação entre esses fatores e o sucesso do negócio. É importante que para o mercado e os investidores fique evidenciado que os

gestores entendem que esses fatores vão ter impactos e contem como vão lidar com eles”, avalia Arbex.

Normatização

Há uma tentativa a nível internacional de criar normas para incluir a divulgação do desempenho das empresas nas práticas ESG, encabeçada pela International Financial Reporting Standards (IFRS), organização sem fins lucrativos que visa definir padrões para relatórios financeiros.

Após a realização da COP26 em Glasgow, a IRFS anunciou a criação do International Sustainability Standards Board (ISSB) com esse objetivo em novembro de 2021. No Brasil, o Conselho Federal de Contabilidade (CFC) constituiu o Comitê Brasileiro de Pronunciamentos de Sustentabilidade (CBPS) em junho de 2022, para ter contato com o ISSB. O comitê contará com representantes do CFC, do Ibracon, da B3 e de outras instituições.

“O benefício que se busca com a padronização é de possibilitar uma melhor análise e comparabilidade das informações prestadas pelas companhias, que permitam avaliar e comparar o desempenho das organizações em termos de práticas de sustentabilidade”, explica Zulmir Breda, membro do grupo de trabalho da criação do CBPS. Com a harmonização de padrões em níveis globais, a expectativa é que indicadores confiáveis sejam estabelecidos de acordo com a área de atuação de cada empresa e os investidores tenham mais segurança e clareza.

Até o momento, o ISSB realizou consultas com entidades e interessados de diversos países, para conhecer as realidades locais antes de definir um padrão global que esteja de acordo com as normas da IRFS.

“O CBPS já enviou ao ISSB os seus comentários sobre as duas primeiras minutas de normas colocadas em consulta pública pelo organismo internacional. O relacionamento com a IRFS, onde o Brasil possui representantes, certamente será fortalecido”, projetou Breda. A primeira fase de consulta do ISSB terminou em 29 de julho, e os resultados serão discutidos nas reuniões do comitê - a próxima está marcada para ocorrer entre os dias 19 e 23 de setembro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/08/2022

VENTO, SOL E HIDROGÊNIO VERDE

Para se destacar na produção de hidrogênio verde, o Brasil precisa aumentar sua capacidade instalada de geração de energia limpa e renovável

Coluna Celso Ming - Comentarista de Economia

O Senado acaba de aprovar projeto de lei que regulamenta a instalação de parques de energia eólica e solar em mar aberto (offshore). A matéria segue para exame na Câmara dos Deputados. Se aprovada, será decisão que abrirá caminho para produzir quantidades colossais de energia limpa.

Há milênios a humanidade sonha com armazenar os ventos. Na Odisséia, Homero conta que, nas suas peripécias de retorno da Guerra de Troia, Ulisses recebeu de Éolo ventos favoráveis guardados num odre de couro. Eram para ser usados com muito cuidado. Mas, enquanto Ulisses dormia, seus marinheiros abriram o odre, porque desconfiavam de que contivesse ouro. E aconteceu a tempestade perfeita.

Até recentemente, tanto a energia de fonte eólica como a solar tinham de ser utilizadas imediatamente, porque não havia como armazená-las. Boa sacada é o uso dessas energias para produzir hidrogênio por eletrólise, processo que consiste em passar uma corrente elétrica pela água para decompô-la em hidrogênio e oxigênio.

Esse hidrogênio, considerado verde por conta das fontes limpas utilizadas no processo, pode, sim, ser armazenado, mas com os cuidados devidos, por que é altamente inflamável.

Visto como o combustível do futuro, que será responsável por ajudar a neutralizar as emissões, principalmente de setores industriais altamente intensivos em carbono, o hidrogênio verde ainda enfrenta grandes desafios a serem superados até se firmar como commodity energética.

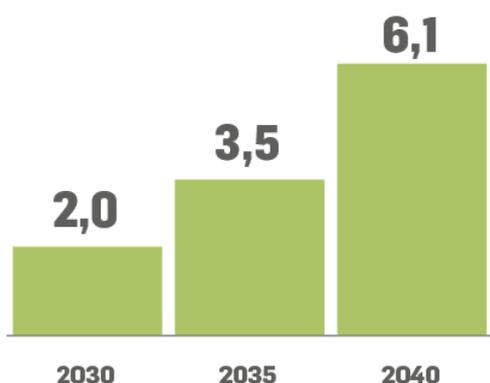
Este é um mercado promissor para o Brasil, que pode gerar até US\$ 20 bilhões em negócios em 2040, como mostra estudo da McKinsey. Desses, até US\$ 6 bilhões por ano seriam obtidos apenas com exportações para os Estados Unidos e a Europa.

HIDROGÊNIO VERDE

PROJEÇÕES PARA O MERCADO BRASILEIRO

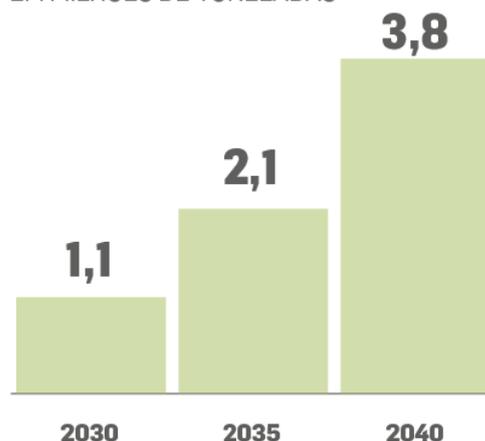
Exportações

EM BILHÕES DE DÓLARES



Volume exportável

EM MILHÕES DE TONELADAS



FONTE: MCKINSEY / INFOGRÁFICO: ESTADÃO

Estimativas também da McKinsey apontam que, para o Brasil desenvolver a cadeia de hidrogênio verde, precisaria de US\$ 200 bilhões em investimentos e um adicional de 180 gigawatts (GW) de capacidade instalada de energia limpa (equivalente a 13 usinas de Itaipu) para se firmar definitivamente. Ou seja, precisaria dobrar a capacidade instalada total de geração de energia elétrica, que hoje é de 184,4 GW, mas com o acréscimo de mais energia elétrica de fontes renováveis. Embora o País esteja avançando nessa direção, para tornar a produção viável, os números demonstram que será preciso mais.

Entre esses mais está a criação de marcos regulatórios, que tragam segurança jurídica para destravar investimentos e pesquisas, de modo a assegurar essa vantagem competitiva na geração de energia limpa em relação a outros países para a produção de hidrogênio verde. É o que explica Davi Bomtempo, gerente-executivo de meio ambiente sustentabilidade da Confederação Nacional da Indústria (CNI). A decisão do Senado é passo importante nessa direção. /COM PABLO SANTANA

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/08/2022

‘ESTOU MUITO TRANQUILO COM A FORÇA DAS INSTITUIÇÕES BRASILEIRAS’, DIZ ANDRÉ ESTEVES

Para chairman do BTG Pactual, “sociedade do Brasil está muito mais ao centro do que as pessoas acham”

Por Altamiro Silva Junior

O chairman e sócio sênior do BTG Pactual, André Esteves, afirmou estar “muito tranquilo” com a força das instituições brasileiras. E ao contrário do que faz parecer a acirrada polarização e o discurso político inflamado nas redes sociais, Esteves acredita que a sociedade do Brasil está muito mais ao centro, seja o centro-direita ou centro-esquerda, do que nos extremos.

“Estamos institucionalmente equilibrados”, afirmou nesta quinta-feira, 18, em evento do BTG para discutir o cenário econômico e político no Brasil.



Para chairman do BTG Pactual, “sociedade do Brasil está muito mais ao centro do que as pessoas acham” Foto: Clayton de Souza/Estadão

“Fomos colocando tijolos institucionais que ao meu ver criaram um muro muito claro de proteção institucional para a sociedade”, afirmou o chairman do BTG. “Acho que a sociedade do Brasil está muito mais ao centro do que as pessoas acham ou do que os grupos de internet nos enganam no dia a dia.”

Questionado sobre a governabilidade do próximo presidente, Esteves argumentou que é preciso que não ocorram avanços no terreno do outro. “Até que se invente alguma coisa melhor, o modelo de independência dos três poderes é o que melhor funciona. Agora, que tenha independência.”

Do ponto de vista institucional, a chance de alguém sozinho sentado na cadeira de presidente errar é muito maior do que 500 no Congresso errarem, argumentou Esteves. O avanço que precisa acontecer é um ganho de transparência na relação entre os poderes, completou. “Não acho que o arranjo está ruim.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/08/2022

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

INFRAESTRUTURA QUER FAZER NESTE ANO LEILÕES DE AEROPORTO NO RN, RODOVIAS NO PR E BR-381

Há ainda a intenção de fazer arrendamentos no Porto de Santos, como o terminal STS 53, de fertilizantes, e o STS 10, de contêineres, além da desestatização de companhias docas de São Sebastião e Itajaí

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O Ministério de Infraestrutura planeja fazer, até o fim deste ano, a relicitação do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN), segundo o ministro, Marcelo Sampaio. Além disso, diz ele, estão previstos mais três leilões rodoviários — dois blocos de estradas no Paraná e a concessão da BR-381, que foi reformulada recentemente para tentar atrair o interesse do setor privado.

O ministro afirmou que ainda há a intenção de fazer arrendamentos no Porto de Santos, como o terminal STS 53, de fertilizantes, e o STS 10, de contêineres, além da desestatização de companhias docas de São Sebastião e Itajaí.



— **Foto: Pixabay**

Sampaio também diz que ainda seria possível fazer neste ano a privatização do Porto de Santos em dezembro. O BNDES, que está atuando na estruturação do projeto, reconhece porém que não seria possível fazer ainda neste ano a licitação.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 18/08/2022

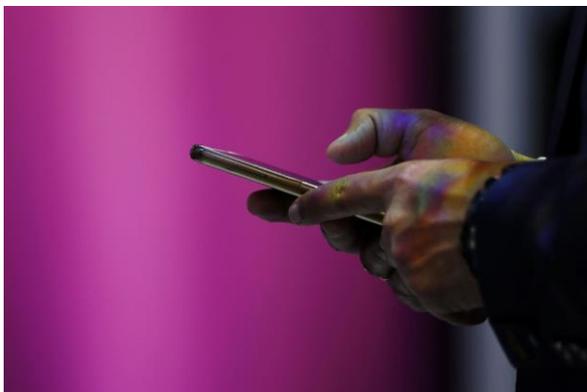
ANATEL CONFIRMA LIBERAÇÃO DE 5G NO RIO, EM PALMAS, FLORIANÓPOLIS E VITÓRIA NA SEGUNDA-FEIRA

Nova geração de serviços móveis já pode ser experimentada em oito capitais: Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, João Pessoa, São Paulo, Curitiba, Salvador e Goiânia
Por **Rafael Bitencourt, Valor** — **Brasília**

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) confirmou nesta quinta-feira (18) a liberação do sinal da quinta geração de telefonia móvel (5G), na faixa de 3,5 gigahertz (GHz), na próxima segunda-feira (22) nas cidades do Rio de Janeiro, Vitória, Florianópolis e Palmas. A decisão foi tomada pela manhã pelo grupo técnico responsável por aprovar a ativação do novo serviço nas capitais, o Gaispi.

De acordo com o presidente do grupo, Moisés Moreira, as três operadoras encarregadas de levar o serviço às capitais neste primeiro momento – Claro, TIM e Vivo – pediram a ativação de 723 antenas da nova tecnologia no Rio de Janeiro. Ele informou que o mínimo exigido para a cidade era de 252 estações, sendo 84 para cada prestadora.

A quantidade de antenas 5G que serão ligadas neste momento na capital fluminense é, porém, bem menor do que o total em operação com a tecnologia 4G (3.865 estações). Ou seja, a cobertura do 5G “puro” — chamado de “standalone” ou 5G SA — ainda será pequena, em relação à disponibilidade de sinal oferecida pelo padrão de serviço atual.



O 5G puro oferece baixa latência, o tempo de resposta a comandos do usuário ou sensores conectado, e velocidade de até 1 gigabits por segundo — **Foto: Bloomberg**

No caso da capital de Tocantins, o edital do leilão de licenças 5G exigiu a ativação de no mínimo 12 antenas (quatro para cada operadora), mas as operadoras se comprometeram a ativar 21 estações na segunda-feira. Palmas conta com 114 antenas da tecnologia 4G em operação.

Claro, TIM e Vivo pediram para instalar 43 antenas de 5G em Florianópolis, sendo que o mínimo exigido pelo edital era de 18 estações (seis para cada). Hoje, a cobertura 4G é oferecida na cidade com 335 antenas.

Vitória contará com ativação de 29 antenas da tecnologia 5G na frequência a partir da próxima semana. O edital de venda das licenças exigiu o mínimo de 15 antenas instaladas neste ano (cinco para cada operadora).

Hoje, a nova geração de serviços móveis pode ser experimentada em oito capitais: Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, João Pessoa, São Paulo, Curitiba, Salvador e Goiânia. O 5G puro oferece baixa latência (tempo de resposta a comandos do usuário ou sensores conectados), além de velocidade de até 1 gigabits por segundo (Gbps).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/08/2022

CONHEÇA OS 10 AEROPORTOS MENOS MOVIMENTADOS DO BRASIL

Maioria dos aeroportos está em cidades pequenas, especialmente de Mato Grosso e Pará

Por Valor — São Paulo



Aeroporto — Foto: Pixabay

Nos primeiros seis meses deste ano, 158 aeroportos brasileiros transportaram passageiros pagos em voos regulares, segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A lista dos que mais tiveram passageiros é quase sempre a mesma todos os anos: Guarulhos, Congonhas, Brasília, Campinas, Santos Dumont... Mas e na ponta inversa? Quais são os aeroportos com menos passageiros no Brasil no primeiro semestre?

Com uma exceção, os locais menos movimentados estão em cidades com menos de 100 mil habitantes. Dos dez que aparecem no ranking, sete estão no Pará ou em Mato Grosso — nenhum está nas regiões Nordeste ou Sudeste. Alguns tiveram obras recém-inauguradas e empresas que começaram a voar por lá recentemente, mas também houve casos de suspensão das viagens pelas companhias aéreas.

1º Salinópolis (Pará)

Nenhum aeroporto foi menos usado que o da cidade de 41,2 mil habitantes: sete passageiros neste começo de ano. É preciso, porém, fazer uma observação em defesa do local, um dos principais destinos turísticos do Pará. O uso para voos comerciais só foi autorizado no fim do ano passado pela Anac e a primeira viagem — com destino a Belém — ocorreu apenas em 30 de junho.

2º Monte Alegre (Pará)

Em segundo lugar também está um aeroporto paraense, mas, diferentemente do de Salinópolis, este funciona há alguns anos. Foram oito passageiros que pagaram para sair da cidade de 58 mil pessoas e ir para Óbidos (três) e Santarém (cinco), ambas no Pará.

3º Tangará da Serra (Mato Grosso)

O aeroporto local surgiu em 1977, no ano seguinte à criação da cidade, mas os números deste começo de ano não são alentadores. Apenas dez passageiros deixaram o município de 107 mil habitantes (a maior das cidades desse ranking) e voaram para a capital Cuiabá, que fica a cerca de 250 quilômetros dali.

4º São Miguel do Oeste (Santa Catarina) e Juruti (Pará)

Em lados opostos do país, com histórias diferentes, mas resultados similares — ambos transportaram 18 passageiros cada um neste primeiro semestre. O aeroporto do município paraense de quase 60 mil habitantes foi criado há 15 anos e tem como destino cidades próximas como Itaituba e Oriximiná. Já o catarinense tem origem ainda nos anos 1950 e passou a receber

voos regulares da empresa paranaense Aerosul em setembro do passado, mas as operações foram suspensas em fevereiro e os últimos passageiros transportados foram registrados em janeiro, para Florianópolis e Caçador.

Terminal vazio

Passageiros transportados de janeiro a junho

Nome do aeroporto	Passageiros Pagos
Salinópolis <i>Pará</i>	7
Monte Alegre <i>Pará</i>	8
Tangará da Serra <i>Mato Grosso</i>	10
Brejo <i>Pará</i>	18
São Miguel do Oeste <i>Santa Catarina</i>	18
Óbidos <i>Pará</i>	23
Porto Alegre do Norte <i>Mato Grosso</i>	46
Caçador <i>Santa Catarina</i>	63
Barcelos <i>Amazonas</i>	98
São Félix do Araguaia <i>Mato Grosso</i>	115

Fonte: Anac. *leva em conta apenas voos regulares

6º Óbidos (Pará)

Não muito distante de Juruti está Óbidos, a quarta cidade paraense no ranking de aeroportos menos movimentados do país. Como outros locais da região, o seu foco está em municípios próximos. Dos 23 passageiros que saíram da cidade de 52 mil moradores, 17 foram para Monte Alegre, e os outros seis, para Oriximiná.

7º Porto Alegre do Norte (Mato Grosso)

A pista do aeroporto da cidade de 13 mil pessoas foi homologada pela Anac em julho do ano passado, permitindo o tráfego aéreo público, e passou a ter voos comerciais neste ano. Segundo os dados da agência reguladora, maior parte dos passageiros foi para Água Boa (27) e os demais para Sinop (19), ambas em Mato Grosso.

8º Caçador (Santa Catarina)

No ano passado, o aeroporto da cidade de 80 mil habitantes voltou a receber voos regulares, depois de um período de dez anos sem. Assim como ocorreu com São Miguel de Oeste, as viagens da cidade são feitas pela Aerosul e ficaram neste ano só em janeiro — 25 dos viajantes inclusive foram para a cidade catarinense. Outros 37 se dirigiram para Florianópolis e há um registro de passageiro indo para São José dos Pinhais, no Paraná.

9º Barcelos (Amazonas)

Um dos principais destinos do ecoturismo no Amazonas, a cidade de 28 mil pessoas teve novo aeroporto inaugurado em fevereiro. A previsão na época é que o período mais forte de voos seja em agosto e setembro, com a vinda de turistas. As operações comerciais começaram em maio e, desde então, foram 98 pessoas transportadas para Manaus.

10º São Félix do Araguaia (Mato Grosso)

A menor das cidades com aeroportos menos movimentados, com 12 mil moradores, é também a única que ultrapassou a barreira dos cem passageiros. Foram 115 viajantes de janeiro a junho: 104 foram para Porto Alegre do Norte, em Mato Grosso, e os demais 11, para Chaves, no Pará.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/08/2022

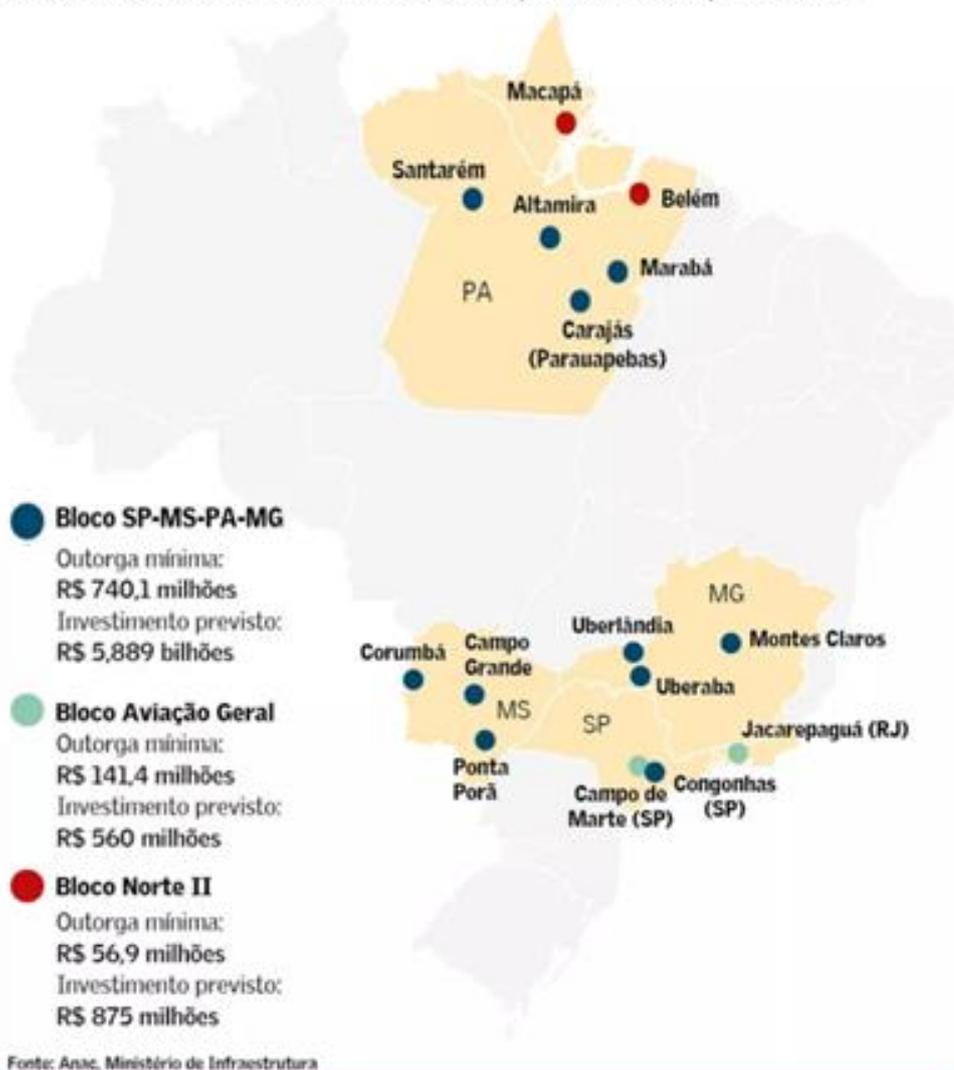
LEILÃO DE AEROPORTOS PREVÊ R\$ 7 BI DE INVESTIMENTOS E BAIXA COMPETIÇÃO

Para o secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann, incertezas econômicas e políticas prejudicaram atração de mais interessados

Por Taís Hirata — De São Paulo

Sétima rodada

Governo federal faz leilão de três aeroportos nesta quinta-feira



arte_aeroporto — Foto: Valor/Arte

O governo federal realiza nesta quinta-feira (18) o leilão da sétima rodada de concessões aeroportuárias. Serão licitados três blocos regionais, que somam 15 terminais. Ao todo, estão



previstos investimentos de R\$ 7,3 bilhões. A concorrência será realizada a partir das 14h, na sede da B3, em São Paulo. Vencerão os grupos que oferecerem a maior outorga fixa por cada lote.

O grande destaque é o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, que será leiloado em bloco com outros dez terminais, no Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Pará. A principal candidata para levar o lote é a espanhola Aena. Procurada, a empresa não se manifestou. O grupo já opera seis aeroportos no Nordeste do país, conquistados em um leilão bastante disputado em 2019. O cenário de concorrência acirrada, porém, não se repetirá desta vez. A CCR, cuja participação vinha sendo dada como certa, desistiu e não entregou propostas.

Estão previstos R\$ 5,9 bilhões de investimentos no bloco, em uma concessão de 30 anos. A outorga mínima definida no edital é de R\$ 740,1 milhões. Além deste pagamento inicial, estão previstas outorgas variáveis ao longo do contrato equivalentes a um percentual da receita bruta, que chegará a 16,15% a partir do nono ano da concessão.

O bloco Norte, que inclui os aeroportos de Belém e Macapá, prevê investimentos de R\$ 875 milhões em obras. O valor mínimo da outorga fixa é de R\$ 56,9 milhões. As outorgas variáveis chegarão a 7,09% a partir do nono ano da concessão, também com duração de 30 anos.

Para o secretário nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann, incertezas econômicas e políticas impactaram

Para este lote, a expectativa é que haja concorrência. A francesa Vinci Airports, que em 2021 já conquistou um bloco de aeroportos na região Norte do país, deverá entrar na disputa. A Socicam também deverá participar - a empresa diz que está em um consórcio, no qual presta assistência técnica. Além deles, a suíça Zurich Airports é apontada como possível proponente. Procuradas, Vinci e Zurich não responderam.

O terceiro bloco do leilão, focado em aviação executiva, reúne os aeroportos Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ). O lote atraiu apenas o interesse da gestora XP Asset, que deverá participar em consórcio com a francesa Egis.

A previsão de investimentos é de R\$ 560 milhões. A outorga mínima foi fixada em R\$ 141,4 milhões, e a contribuição variável chegará a 15,25% da receita bruta a partir do nono ano de contrato, que terá 30 anos de duração.

A expectativa é de uma concorrência fraca, bastante abaixo do projetado pelo mercado, principalmente para o bloco liderado pelo aeroporto de Congonhas - considerado uma "joia da coroa" do governo federal.

Para Ronei Glanzmann, secretário nacional de Aviação Civil, o cenário macroeconômico e político desfavorável no Brasil e no mundo prejudicou a atração de mais grupos à sétima rodada.

"A inflação nunca esteve tão alta no mundo, há grandes riscos políticos lá fora, além do risco de recessão global. No Brasil, estamos em véspera de eleição, há incerteza quanto ao futuro político e uma situação econômica de inflação. Fica difícil investir em infraestrutura. Além disso, a carteira de investimentos no setor é muito grande. O setor de aviação concorre com rodovias, portos, energia elétrica", disse.

O secretário, porém, minimiza a provável baixa competição e defende que a atração de ao menos um investidor para cada bloco é um cenário positivo, diante das adversidades. "Poderíamos ter três, quatro propostas em cada bloco, seria ótimo, mas essa não é mais a realidade, não estamos mais vendo leilões com esse nível de concorrência", afirmou.



No mercado, a percepção é que, apesar das concessões conseguirem se viabilizar, há uma frustração. “A expectativa ficou muito aquém, principalmente em Congonhas, que é um ativo muito bom”, disse Fabio Falkenburger, sócio do Machado Meyer.

No caso do aeroporto paulista, um fator que pesou foi o tamanho do bloco, segundo Maurício Endo, sócio da KPMG. “O fato de Congonhas ter abarcado mais ativos deu uma maior complexidade e menor atratividade ao contrato”, afirmou.

Inicialmente, Congonhas seria licitado juntamente com apenas outros cinco terminais, em São Paulo e no Mato Grosso do Sul. Porém, o bloco passou por uma reestruturação após a retirada de Santos Dumont (RJ) da sétima rodada - motivada pela forte pressão do governo fluminense e pela decisão da concessionária de Galeão (RJ) de devolver seu contrato, o que levou à criação de uma oitava rodada com os dois terminais no Rio de Janeiro. Com o rearranjo, o lote do aeroporto paulistano foi bastante ampliado.

A licitação - principalmente o bloco de Congonhas - foi alvo de alguns questionamentos judiciais. O risco de liminares contrárias ao leilão, porém, está controlado, segundo Glanzmann.

Nesta semana, o governo conseguiu uma vitória judicial de segunda instância na ação movida por associações de moradores de bairros próximos a Congonhas. As entidades de bairro criticam a previsão de ampliação dos voos no terminal, o que tende a aumentar o ruído e os impactos gerado nas redondezas.

Há outro recurso com pedido de liminar, da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), que ainda não foi julgado. As empresas de aviação executiva temem perder espaço em Congonhas com a nova concessão. Porém, o governo está otimista em relação ao caso, no qual já houve vitória na primeira instância.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/08/2022



AGÊNCIA BRASIL - DF

COMISSÃO DO SENADO APROVA MARCO PARA EXPLORAÇÃO DE ENERGIA NO MAR

Por Beatriz Arcoverde - Editora da Radioagência Nacional - Brasília*

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou hoje (17) o projeto do marco regulatório para a exploração de energia em alto-mar no Brasil. Essa energia pode ser eólica, solar ou mesmo gerada pela força das marés. O marco regulatório dá segurança jurídica para o país aproveitar o potencial energético offshore, ou seja, presente no mar.

A proposta aprovada estabelece a concessão do direito de uso de bens da União a empreendimentos privados para geração de energia ou a outorga mediante autorização. A regra vale para empreendimentos situados fora da costa brasileira, como o mar territorial, a plataforma continental e a Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

O texto contempla qualquer forma de produção de energia, até mesmo as ainda desconhecidas.

O projeto foi aprovado em caráter terminativo, ou seja, não precisa passar pelo plenário do Senado. Isso só ocorrerá se algum senador apresentar recurso para análise no plenário. Caso contrário, segue direto para análise da Câmara.

*Com informações da Agência Brasil

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 18/08/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EMGEPRON ESPERA LANÇAR EM BREVE SELEÇÃO DE EPCISTA PARA 1º NAPA-500

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 18 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Navio-patrolha 'cabeça da série' de 12 unidades vislumbrada tem custo estimado de US\$ 35 milhões e terá como meta conteúdo local mínimo de 50%, superior ao previsto para fragatas Tamandaré e para navio polar

A Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) informou que o projeto básico do navio-patrolha de 500 toneladas está pronto e passando por revisão final. O diretor técnico-comercial da Emgepron, vice-almirante Flavio Macedo Brasil, disse, na última quarta-feira (17), que em breve haverá condições para realização do certame para escolher um EPCista, que será o parceiro tecnológico responsável por construir a primeira unidade desse navio. A previsão é que sejam construídas 12 unidades, em estaleiro nacional a ser definido. O custo estimado para o primeiro navio é de US\$ 35 milhões. A expectativa, segundo Brasil, é reduzir de 10% a 15% esse valor ao longo dessa série.

Brasil ressaltou que a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2023 prevê a capitalização da Emgepron, o que pode destinar espaço no orçamento para receber recursos para o primeiro lote após o 'cabeça de série'. "Estamos em conversas avançadas com a Marinha do Brasil para o construir o primeiro navio, Para este 'cabeça de série', já apresentamos a solução de financiamento. Já é possível iniciar essa construção no começo de 2023, se assim nos acertarmos com a Marinha", contou Brasil, que participou do ciclo de palestras da 16ª Navalshore.

O diretor da Emgepron destacou que o projeto será um importante fomento para a base industrial de defesa e que a série tem a ambição de atingir conteúdo local mínimo de 50%, superando os índices contratuais das fragatas classe Tamandaré e do navio de apoio Antártico (NAPAnt). A ideia é agregar parte do expertise dos dois projetos estratégicos da força naval para os Napas.

A construção dos novos navios-patrolha teve início em 2015, quando a Emgepron apostou na aquisição do NPA-500br. O projeto, certificado pela italiana Rina, foi levado ao tanque de prova duas vezes e prevê 20 dias de autonomia, permitindo cumprir um trajeto entre Rio de Janeiro (RJ) e Belém (PA), por exemplo, sem necessidade de nenhum tipo de abastecimento.

O diretor da Emgepron destacou que o projeto visa à comercialização do navio para países vizinhos e para países do Atlântico e Caribe. A ideia é que a plataforma seja configurada com armamento, sensor e tripulação, de forma customizada, conforme as preferências do cliente. "Temos conversas com fornecedores de sistemas internacionais para termos configurações diferentes de sistemas de combate e de controle do navio para cada um dos clientes", explicou.

O Napa 500 integra o Programa de Desenvolvimento de Navios-patrolha (Pronapa), que prevê a construção de 12 unidades em uma década. O inventário da Marinha hoje tem 21 navios-patrolha, sendo 12 de pequeno porte, de 200 toneladas e que estão próximos dos 30 anos, precisando ser substituídos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

DIGITALIZAÇÃO É A PORTA DE ENTRADA PARA DESCARBONIZAÇÃO, DIZ ESPECIALISTA

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 18 Agosto 2022



Antes mesmo de pensar, estudar e implantar soluções que visem à descarbonização da indústria marítima, é necessário adotar e aprender a lidar com as tecnologias digitais já disponíveis e tão necessárias para o desenvolvimento desse setor e de outros tantos da economia de qualquer país do mundo. E no Brasil não é diferente.

“A digitalização é a porta de entrada para a descarbonização”, disse Paulo Assunção Júnior, Vessel Insight/Digital Ocean da Kongsberg Digital no Brasil, no painel “Descarbonização na indústria marítima”, na conferência da Navalshore 2022, nesta quarta-feira (17).

“Somos responsáveis por 3% das emissões de gases de efeito estufa (GEE), o que parece pouco diante de todo o cenário. Mas se colocarmos isso em outro comparativo, o setor seria o sexto país que mais polui no planeta”, alertou Assunção.

Considerando a frenética transformação digital no mundo dos negócios, mas em especial para os armadores, ele defendeu um futuro pautado em parcerias: “O mercado de software tem uma extensa oferta, mas qual seria o melhor para o armador? Por isso que, na jornada digital da Kongsberg, o primeiro passo é conectar a embarcação de forma eficiente, disponibilizando todos os dados para o armador. O segundo passo é tratar e transferir esses dados com eficiência, disponibilizando-os em nuvem”, informou.

Gerente sênior e de novos negócios para a América Latina da Wärtsilä Brasil, empresa multinacional fornecedora de equipamentos navais para construtores, armadores e operadores de embarcações e instalações offshore, Mário Barbosa ressaltou, durante sua palestra no painel, que a estratégia de transição para a descarbonização da companhia “foi tranquila”, a partir da adoção de soluções de eficiência energética.

“Em 2017, dentro do ‘ecossistema inteligente’ da Wärtsilä, começamos a trazer a hibridização, com pegada menor de carbono e com ganhos operacionais”, relatou Barbosa, lembrando a assinatura de uma parceria com o Grupo CBO, em 2020, para a conversão do PSV CBO “Flamengo” em uma embarcação de propulsão híbrida.

Ele também fez algumas ressalvas à viabilidade econômica dos chamados “combustíveis do futuro”, a partir do uso de hidrogênio, amônia e metanol, citando que o etanol – biocombustível já presente no Brasil, produzido a partir da cana-de-açúcar ou da biomassa do bagaço da cana – está mais próximo da realidade, tanto em disponibilidade imediata quanto em preço de mercado. “O etanol reduz em 76% as emissões de gases de efeito estufa, em comparação ao diesel. O etanol é um combustível possível, até em comparação ao preço do diesel que, mesmo sendo mais barato, emite muito CO₂”, comparou Barbosa.

Em sua participação no mesmo painel, entre outras metas, o capitão de mar e guerra Fernando Alberto Gomes da Costa, da Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (Sec-IMO) e da Assessoria para Atividades Marítimas Internacionais da Diretoria de Portos e Costas, reforçou os níveis de ambição da estratégia inicial da MEPC 304 – Estratégia Inicial da IMO sobre Redução de Emissões de GEE de Navios, adotada em 13 de abril de 2018. A IMO (Organização Marítima Internacional) é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), responsável pela regulamentação do transporte marítimo.

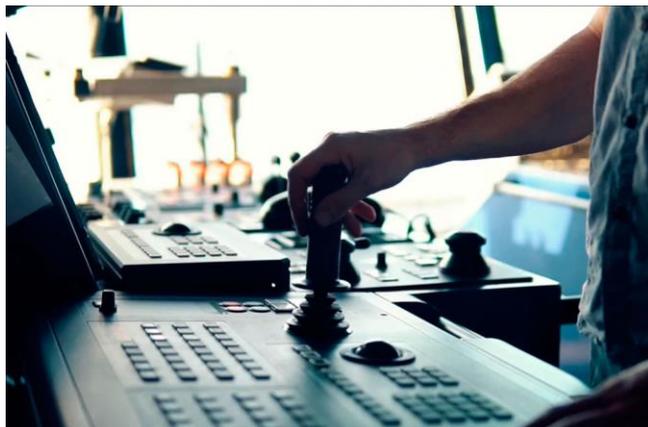
“Para 2030, a meta é reduzir as emissões de CO₂, por carga transportada no transporte marítimo internacional, em pelo menos 40%, na comparação com 2008. Até 2050, nosso objetivo é buscar esforços para reduzir essas emissões em 70%, pelo menos, além de atingir o pico das missões de GHG (“Green House Gases”) no transporte marítimo internacional, assim que possível, e reduzir as emissões anuais totais de GHG em, pelo menos, 50% até 2050, também em comparação a 2008”, salientou Costa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

PRESENTE NA NAVALSHORE, VISION MARINE QUER ATENDER PEDIDOS REPRESADOS

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 18 Agosto 2022



Embora não tenha paralisado suas atividades durante a pandemia, a empresa de representação, vendas e serviços nas áreas militar, offshore e da Marinha Mercante destaca que o mercado marítimo ainda está instável e o momento exige cautela

Mais de dois anos depois sem poder encontrar, presencialmente, clientes e parceiros de negócios, o gerente geral da Vision Marine, Celso Pinheiro, salientou que a Navalshore 2022 é uma ótima oportunidade para isso. “Temos a expectativa de atender pedidos

represados decorrentes da pandemia, embora não tenhamos parado em nenhum momento, nesse período. Também queremos saber das novidades do mercado, nos últimos tempos”, ressaltou ele.

Pinheiro ressalta que “o mercado ainda está instável e é um momento de cautela”.

Fundada em 1998, a Vision Marine iniciou suas atividades na área de representação comercial no setor naval, mas logo expandiu seus negócios no segmento de serviços por meio da instalação, comissionamento e reparos de equipamentos. Depois disso, ela criou um centro de treinamento para atender tanto a mão-de-obra interna como de terceiros.

A empresa de representação, vendas e serviços atua, especialmente, com equipamentos destinados a embarcações nas áreas militar, offshore e da marinha mercante. Ainda implementou o Sistema de Gestão de Qualidade com o objetivo de atender a todos os requisitos da Norma NBR ISO 9001:2015, estreitando relações de proximidade com os clientes e seus respectivo projetos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

GYROMARSAT APOSTA NA NAVALSHORE PARA CONQUISTAR NOVOS CLIENTES

Por Marjorie Avelar NOTÍCIAS



Com sede no Rio de Janeiro, empresa de tecnologia fornece equipamentos marítimos eletrônicos para sistemas de navegação, comunicação externa, TVRO e VSAT

Quem visitar o estande da Gyromarsat Marine Electron na Navalshore 2022 pode conhecer seus equipamentos marítimos eletrônicos para sistemas de navegação, comunicação externa, TVRO (TV aberta transmitida por satélite) e VSAT (Very Small Aperture Terminal).

“Participamos da Navalshore desde 2013 e agora, depois de um tempo sem encontrar nossos clientes e parceiros, é um bom momento para alcançar novos negócios por meio da demonstração dos nossos equipamentos (radares, GPS, giros (bússolas), entre outros), principalmente porque fizemos questão de trazer um dos nossos fabricantes – a Simrad – de forma presencial à feira, para conhecer nosso cliente final”, disse o CEO da Gyromarsat, Wanderson Taveira.

Ele ressaltou que, mesmo que a participação na Navalshore seja institucional, a empresa pretende iniciar novas parcerias e conquistar novos clientes: “Temos reuniões marcada ao longo da feira”.

Com uma filial – a Gyromarsat USA Inc. – e um armazém localizado em Miami, nos Estados Unidos, a empresa atua como exportadora para auxiliar na logística do fornecimento de equipamentos e peças de reposição no Brasil. Essa filial também está apta a fornecer todos os sistemas para qualquer lugar do mundo, oferecendo um preço competitivo e outras vantagens relacionadas ao serviço a bordo, que serve como garantia extra (chamada de “Gyromarsat Warranty Plus”).

De acordo com a companhia, seus engenheiros de serviços e técnicos são treinados, certificados e atualizados nas fábricas espalhadas pelo mundo, das quais ela é representante, tornando esses profissionais aptos a atenderem em plataformas e embarcações de apoio marítimo.

Ainda segundo a empresa, os equipamentos adquiridos na Gyromarsat USA Inc. estão cobertos pela garantia local da Gyromarsat Brasil, por meio da “Garantia Gyromarsat Mais”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

ENTIDADE RUSSA TRAZ SUA EXPERIÊNCIA EM NAVIOS AUTÔNOMOS PARA A NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 17 Agosto 2022



A Rússia realizou seus primeiros testes de navegação autônoma em navios em condições comerciais reais no ano passado, sob a coordenação do Conselho da Associação da Indústria Marítima. No entanto, as tecnologias empregadas para a automatização dessas embarcações tiveram um custo considerado alto. Foi o que informou o chairman da Marinet, Alexander Pinsky, na abertura da palestra sobre Navegação Autônoma realizada nesta quarta-feira (17), no segundo dia da Navalshore 2022.

De acordo com Pinsky, mesmo que visem melhorar a segurança e reduzir os gastos operacionais dos navios, principalmente com equipe e abastecimento a bordo, “é um custo elevado para que a navegação autônoma de um navio se torne uma realidade mais acessível; a tecnologia tem de ser barata”. Qualquer navio tradicional pode ser adaptado com esse tipo de inovação, independentemente da idade e do porte da embarcação.

O desenvolvimento da navegação autônoma é uma das principais iniciativas da Organização Marítima Internacional (IMO). “Todos os nossos navios trabalham em ambiente internacional, atuando da mesma maneira e com a mesma responsabilidade em relação aos tradicionais”, afirmou Pinsky.

O “Projeto de Teste de Navegação Autônoma e Remota (ARNTP)” é implementado como parte do roteiro “Marinet” da Iniciativa Tecnológica Nacional, com o apoio do Ministério da Indústria e Comércio da Federação Russa e com o envolvimento do Ministério dos Transportes da Rússia Federação e Registro Marítimo Russo de Navegação.

Conforme o Conselho da Associação da Indústria Marinet, a estratégia do projeto foi estabelecer, a partir de janeiro de 2021, todas as condições técnicas e legais para a operação de navios de superfície autônomos marítimos (MASS, na sigla em inglês), por companhias de navegação sob a bandeira russa e em qualquer outro país que esteja pronto para seguir sua abordagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

PAINELISTAS DESTACAM POTENCIAIS E DESAFIOS PARA EÓLICAS OFFSHORE NO BRASIL

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 17 Agosto 2022



Arquivo/Divulgação

Durante 2º dia de conferência da Navalshore, agentes elencaram aspectos regulatórios, tributários, ambientais e logísticos a serem superados para garantir aproveitamento de oportunidades a partir do desenvolvimento dessa atividade em águas jurisdicionais brasileiras

O mercado de energia eólica offshore no Brasil ainda enfrenta grandes desafios do ponto de vista regulatório, tributário, ambiental e logístico. No segundo dia de conferência da 16ª Navalshore, painelistas destacaram a necessidade de superar esses aspectos para garantir o aproveitamento das oportunidades a partir do desenvolvimento dessa atividade em águas jurisdicionais brasileiras. A expectativa dos agentes é que os processos sejam simplificados e ganhem segurança jurídica a partir do avanço da regulamentação.

Para o chefe da divisão de licenciamento ambiental de energia nuclear, térmica, eólica e de outras fontes alternativas (Denef) do Ibama, Eduardo Wagner da Silva, muitos grupos aguardam regulamentação da atividade, já que se tratam de empreendimentos que exigem investimentos na casa de bilhões. “Há certo freio por conta da falta de regramento que promova a segurança”, afirmou Silva, durante o Painel ‘Eólicas Offshore — Perspectivas e oportunidades para a indústria naval e offshore’.

Até o último dia 11 de agosto, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) registrava 66 empreendimentos que somam 166 GW de capacidade, aproximadamente 92% do total de capacidade instalada na matriz de geração elétrica brasileira atual, já que todas as fontes somam cerca de 180 GW. Esses projetos somam 11.570 geradores propostos. Silva contou que o departamento dobrou, de 7 para 14, o número de pessoas para dar vazão às demandas, não somente para eólicas offshore.

O chefe do Denef/Ibama observa grandes empresas de energia, além de empreendedores de olho em projetos de geração eólica no mar. Silva identifica que a maior parte dos projetos está distribuída em quatro áreas da costa brasileira: Rio Grande do Sul e em faixas entre Rio de Janeiro e Espírito

Santo e entre o Piauí e o Rio Grande do Norte. Ele disse que o instituto buscou entender o licenciamento em outros países e contou com apoio de países da comunidade Europeia. “Temos muita coisa a ser vencida dentro do aspecto ambiental”, disse Silva

O presidente da Associação Brasileira de Eólicas Marítimas (Abemar), Marcello Storrer, viu avanços no projeto de lei 576 aprovado no Senado e acredita que, com a regulação consolidando as normas para a atividade, a tendência será de simplificar os processos. A associação defende a autorização para empreendedores, em vez de concessão por licitação para projetos de eólicas offshore. O argumento é que o processo por licitação afasta investimentos privados.

Storrer estima que, se o Brasil instalar 5.000 MW/ano — menos de um terço do recorde mundial de 17.000 MW alcançado pela China em 2021 — levaria 356 anos para exaurir as áreas jurisdicionais para essa finalidade. O cálculo considera 300 km² a área média demandada para uma usina eólica offshore de 1.000 MW usando aerogeradores de 15 MW, incluindo distância de uma usina a outra, para fins de reduzir perdas por turbulência de uma usina a outra.

Um estudo da DNV aponta que o financiamento para energia eólica pode chegar a 50%, influenciada pelas metas de descarbonização e pela pressão internacional por redução de emissões. O chefe de comunicações da divisão marítima da DNV nas Américas, Sérgio Garcia, acrescentou que a tendência é de haver mix maior de geração não fóssil, visto que os desenvolvedores buscam uma cadeia cada vez mais verde.

Ele destacou que os novos projetos de energia eólica offshore preveem turbinas mais potentes, podendo chegar a 20 MW em 2030, o que exigirá mais da capacidade e do planejamento logístico, inclusive para embarcações de suporte aos parques de geração de energia elétrica a partir dos ventos no mar. Uma das principais mudanças, segundo Garcia, será ampliação do limite de içamento dos guindastes a bordo das embarcações especializadas.

A presidente do Atlântico Sul Heavy Industries, Nicole Terpins, acredita que esse mercado vai se desenvolver e vê similaridade com as oportunidades geradas para a indústria a partir da expansão do mercado offshore a partir dos anos 2000. A executiva considera que repetir esse período bem sucedido passa por garantir segurança jurídica, políticas de conteúdo local e acesso a créditos competitivos. “O mercado offshore tem uma grande oportunidade de desenvolvimento para a indústria. Sem uma indústria competitiva, não existe viabilidade de projeto”, disse Nicole.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

FUTURO DA NAVEGAÇÃO AUTÔNOMA É TEMA DE PALESTRA NA NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 17 Agosto 2022



USV "Tupan" da startup TideWise foi a primeira embarcação autônoma registrada pela Marinha e a primeira embarcação autônoma brasileira a navegar no exterior, em uma operação no Mar do Norte

As embarcações remotas devem ditar os rumos da navegação, concordam os palestrantes do painel sobre Navegação Autônoma na conferência realizada nesta quarta-feira (17) no segundo dia da Navalshore 2022.

Com um modelo de negócios focado na oferta de serviços via sistemas não tripulados, descritos como “drone as a service”, a startup TideWise – uma das expositoras da feira – busca solucionar desafios da indústria marítima, por meio de sua capacidade em desenvolver tecnologias que otimizem as operações, reduzindo custos e riscos e aumentando a taxa de utilização de seus sistemas autônomos.



“Nosso foco é coletar mais dados, mais valor e com menos riscos e menos impacto ambiental, por meio de embarcações não tripuladas, que consomem menos combustíveis. Temos tido um grande aprendizado nesse sentido, nos últimos três anos, operando legalmente junto à Marinha do Brasil, além de continuarmos a desenvolver novos projetos com demais órgãos reguladores do país”, disse o CEO da TideWise, Rafael Coelho, durante a conferência.

Criada em 2019, a empresa desenvolveu o USV "Tupan", sua primeira embarcação autônoma multipropósito, que foi lançada ao mar em agosto de 2020. Em entrevista exclusiva à Portos e Navios, Coelho destacou que, desde então, a startup vem realizando projetos de PD&I (Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação) e operações nas áreas portuárias, costeiras e offshore.

“O USV "Tupan" foi a primeira embarcação autônoma registrada pela Marinha do Brasil e a primeira embarcação autônoma brasileira a navegar no exterior, em uma operação no Mar do Norte, realizada entre maio e junho de 2022”, informou o executivo.

Ele salientou que a TideWise passa por um momento de consolidar sua atuação na área de operações offshore em águas brasileiras, que inclui o desenvolvimento da primeira embarcação autônoma para transporte de passageiros do Hemisfério Sul, que está prevista para ser lançada no Rio de Janeiro, ainda em 2022, além de reforçar a posição da startup como referência regional no desenvolvimento e operação de embarcações autônomas.

“Em médio prazo, pretendemos converter uma embarcação tripulada (convencional) em não tripulada, por meio da implementação do WiseControl. Queremos expandir a empresa para o mercado europeu, desenvolver uma frota de embarcações autônomas em águas brasileiras, disponibilizar embarcações para serviços na Europa e ser uma referência global no desenvolvimento e operação de embarcações autônomas”, adiantou o CEO da TideWise.

Na visão do executivo, a inovação que envolve os sistemas não tripulados é uma tendência irreversível, que está sendo observada de forma global, principalmente em relação aos serviços que demandam a otimização de custos, segurança e confiabilidade. “Na indústria offshore, isso pode ser notado pela automatização de operações, a partir do crescente uso de ROVs (Remotely Operated Underwater Vehicle), AUVs (Autonomous Underwater Vehicles) e UAVs (Unmanned Aerial Vehicles)”, citou.

Conforme Coelho, hoje em dia, considerando a versatilidade das aplicações, o uso de USVs vem aumentando rapidamente, em especial porque suas aplicações variam desde o transporte de cargas, vigilância, levantamentos batimétricos até o uso como nave-mãe para operações com ROVs.

“Não enxergamos as embarcações autônomas como substitutas de profissionais humanos, mas como potencializadoras de suas atividades. A capacidade de gerenciar e operar embarcações não tripuladas, em qualquer lugar do mundo, a partir de centros de controle remotos, significa que menos pessoas precisam trabalhar em ambientes offshore extremos e potencialmente perigosos. Além disso, os USVs são veículos extremamente eficientes para a aquisição de dados, permitindo que a equipe marítima priorize tarefas analíticas complexas, em vez de gastar tempo apoiando atividades básicas de navegação”, salientou o executivo.

Tecnologia 4.0

Também presente na Navalshore, durante o painel sobre Navegação Autônoma, Denise Grundler, gerente executiva da Companhia de Navegação Norsul, fez um breve esboço sobre a atuação da empresa no Brasil no transporte de cabotagem, destacando suas tecnologias inovadoras e de desenvolvimento sustentável, como o programa Carbono Neutro, que visa à mitigação dos gases de efeito estufa (GEE), além de recentes experimentos em operação remota de pequenas embarcações.



A Norsul já utiliza a tecnologia 4.0 em suas embarcações a partir de um inovador sistema de monitoramento, que proporciona maior segurança à tripulação e aos serviços entregues pela empresa. Da sala de comando, conforme a companhia, 280 sensores podem ser monitorados, em média, por meio de gráficos e painéis gerenciais, que mostram informações como velocidade, consumo de combustível, posição, vento, corrente, rumo, direção, temperatura etc.

Os dados são transmitidos para um servidor em nuvem via conexão 3G/4G, utilizando a rede disponível de uma das quatro operadoras de telefonia móvel no país ou por internet via satélite. Segundo a Norsul, essa tecnologia também é responsável pelo ganho de tempo na atualização do posicionamento das embarcações e transmissão das informações, que passou de seis em seis horas para dois em dois minutos, atualmente. O projeto será ainda beneficiado com a tecnologia 5G, que chega ao país neste semestre.

“Por meio do controle remoto, utilizando inovações como a Internet das Coisas (IoT) e a computação em nuvem, nós temos o controle das nossas embarcações na palma da mão, graças à digitalização da navegação”, disse ela, durante a conferência da Navalshore, destacando que a Norsul já contabiliza 104 mil horas de monitoramento remoto.

Denise também destacou a importância da cooperação mútua entre o setor privado e a Marinha do Brasil, como reguladora nacional, e os ensaios práticos como chave para a implementação de novas tecnologias no país, a exemplo da navegação autônoma.

“Esse mercado está em evolução e crescerá muito nos próximos cinco anos. Como o Brasil possui uma costa de 7.500 quilômetros, o país é um excelente local para exercícios de treinamentos com essas embarcações, não só pela extensão do litoral, mas também pela presença de vários portos ao longo dele permitindo o teste em curtas distâncias”, analisou Denise, via assessoria de comunicação da Norsul.

Ela ainda reforçou que a demanda ambiental vem alavancando a tecnologia na navegação, que pode ter dados com exatidão via sistemas de Inteligência Artificial (IA). “O nicho da navegação ainda é pouco digital, considerando a indústria como um todo, e essa modernização ainda é nova, apesar de necessária ao setor. E não apenas para automatizar processos, mas também porque possibilita o acesso a dados precisos das operações que são essenciais para manutenção, segurança e mais, dando mais espaço para melhorias também. Além da telemetria, a Norsul possui outras inovações, porque entende que a tecnologia é a chave do futuro sustentável”, destacou Denise, via assessoria.

Na visão dela, as embarcações autônomas serão uma verdadeira revolução no cenário marítimo, que terá cada vez mais demanda com a urgência da pauta ambiental: “A inteligência artificial melhora a segurança, facilita a manutenção e ainda proporciona a preservação da vida marinha. A digitalização dos processos é o caminho, inclusive, para cuidar das emissões de CO2 no setor e ajudar na transição energética”.

Também presente na conferência, o tenente da Marinha do Brasil e professor Igor de Brito Guimarães citou algumas diretrizes da IMO (Organização Marítima Internacional), comentando o desenvolvimento da regulamentação internacional sobre navios autônomos marítimos. “A IMO está trabalhando em um novo instrumento para navios autônomos marítimos, que deve entrar em vigor – como não obrigatório – em 2025 e como obrigatório em 2028”, disse.

Já o presidente da Sociedade Brasileira de Marinha Mercante (Sobramam), Rodrigo Cintra, lembrou sobre a importância do aspecto humano em torno da implementação de novas tecnologias, além da necessidade de melhorar a formação e a educação dos marítimos brasileiros, para que possam acompanhar a nova e inevitável revolução tecnológica. “É importante dizer que, por trás da inteligência artificial, há muita inteligência humana”, disse.

Durante o debate, que contou com a presença do chairman russo Aleksander Prinsky, do Conselho da Associação da Indústria Marítima, foi unânime a conclusão de que o Brasil tem aptidão para

introduzir a navegação autônoma, principalmente por conta da sua continentalidade, como forma de garantir a atratividade da bandeira brasileira, por meio de extensos experimentos na frota costeira, da experiência estrangeira disponível e da cooperação internacional das universidades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

BLOMMAERT DESTACA USO DE PAINÉIS SOLARES EM TAMPAS DE ESCOTILHAS NA NAVALSHORE

Por Marjorie Avelar ESPECIAL NAVALSHORE 17 Agosto 2022



Equipamentos comercializados pela empresa são totalmente automatizadas, com controle local ou remoto

Fabricante de tampas de escotilha feitas em alumínio, destinadas à navegação interior, a Blommaert reforça sua iniciativa de instalar painéis solares acoplados a esses equipamentos, como forma de incentivo à sustentabilidade para o setor marítimo, durante os três dias da Navalshore 2022.

Gerente comercial da Blommaert, Ivan Thomas Erdos disse à Portos e Navios que está otimista em relação ao mercado nacional: “O Brasil vem surpreendendo em vários setores, principalmente nas exportações do agronegócio. O que temos visto no Arco Norte do país, nesse setor, é algo surpreendente. Fora que temos sido exemplo em sustentabilidade para o mundo. Por isso, nossa empresa está aberta a desenvolver projetos, entre outros, que visem à economia de energia e de combustível”.

Fundada em 1978, a companhia tem tradição em soluções de tampas de escotilha em alumínio totalmente automatizadas, com controle local ou remoto. Opcionalmente, as tampas de escotilha podem ser dotadas de painéis solares, sendo que a energia obtida é revertida em redução do consumo de combustível, por meio das plantas de geração de seus respectivos empurradores.

Para a indústria naval, além das tampas de escotilha, a Blommaert fornece guias de tampas de escotilhas, mastros de proa e mastros de popa, escadas da casa do leme, passadiços e equipamentos de convés. Também projeta, calcula, fabrica e instala seus equipamentos, além de oferecer serviços extras de manutenção, revisões, reparos, etc., via atendimento 24 horas por dia, sete dias por semana.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

OFERTA PERMANENTE DE PARTILHA DE PRODUÇÃO (OPP): ANP INICIA CICLO E DIVULGA CRONOGRAMA

Da Redação OFFSHORE 17 Agosto 2022



Em reunião realizada na terça-feira (16), a Comissão Especial de Licitação (CEL) da Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP) aprovou a abertura do ciclo e o cronograma do certame. A data prevista para a realização da sessão pública de ofertas é 16 de dezembro.

O prazo de preenchimento do formulário de inscrição, entrega de documentos e pagamento de taxa de participação se encerrará em 24 de agosto.

A qualificação como Operadora A+, uma novidade trazida no sistema da OPP, tem o objetivo de habilitar licitantes na condição de operadora no regime de contratação de partilha de produção. Essa qualificação é uma exigência para a habilitação da empresa como operadora de blocos objetos da Oferta Permanente de Partilha de Produção. Novos pareceres de qualificação de empresas para a OPP serão analisados nas próximas reuniões da CEL.

Atualmente, são oito as licitantes inscritas, aptas a apresentar declarações de interesse, acompanhadas de garantia de oferta, sobre os blocos disponibilizados no sistema da OPP, a saber: Bloco de Ágata; Água Marinha; Bumerangue; Cruzeiro do Sul; Esmeralda; Itaimbezinho; Jade; Norte de Brava; Sudoeste de Sagitário; Tupinambá e Turmalina, localizados nas Bacias de Campos e Santos.

O sistema de Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP) tem por objeto contratar, sob o regime de partilha de produção, as atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural em blocos localizados no polígono do Pré-Sal e de áreas estratégicas, assim determinados pelo CNPE. Nesse sistema, blocos ficam permanentemente à disposição de agentes regulados interessados.

A Petrobras manifestou, em 3 de fevereiro, ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), o interesse no direito de preferência em blocos a serem licitados no Sistema de Oferta Permanente, sob o regime de partilha de produção, nos termos da Lei 12.351/2010 e do Decreto Federal 9.041/2017. A empresa exerceu o direito de preferência em relação aos blocos de Água Marinha e Norte de Brava, com percentual de 30%, considerando os parâmetros divulgados na Resolução do CNPE nº 26/2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022

ANTAQ REVISAR MODELAGEM DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ, AINDA PREVISTA PARA ESTE ANO

Por Camila Affonso OPINIÃO 17 Agosto 2022



O processo de desestatização do Porto de Itajaí está previsto para ocorrer ainda este ano. Porém, em consulta pública realizada no primeiro semestre, foram feitas considerações a respeito das projeções de demanda e dos investimentos exigidos no porto, o que poderia afastar potenciais investidores. Neste momento, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) está revisando a modelagem do contrato de privatização da autoridade portuária e da operação do terminal de contêineres.

É usual, em contratos de concessão, utilizar a metodologia “capacity share”, o que provoca efeitos rápidos na demanda capturada como consequência de aumentos de capacidade. Apesar de simples, esta metodologia é imprecisa, porque após realizar os investimentos o concessionário ainda deverá competir no mercado pela demanda, o que pode levar tempo ou até mesmo não se concretizar, sobretudo em um mercado tão competitivo como o Cluster Sul.

Já em relação aos investimentos, há exigências justificáveis, como a construção de um novo píer de passageiros e a remoção do navio "Pallas", o que permitirá operações com navios maiores no futuro. O problema é que alguns custos – como obras de dragagem de manutenção e aprofundamento, aquisição de áreas adjacentes e equipamentos (portêineres, RTGs, entre outros) – estão defasados. O investimento para realizar as exigências seria maior do que o previsto originalmente.

Capex defasado



Desta forma, o Capex considerado está abaixo do esperado atualmente para atividades daquele tipo e isto tem efeito em aumentar o valor de outorga. Em resumo: a modelagem contempla uma outorga significativa, prevê investimentos com custos mais baixos do que os preços atuais de mercado e considera volumes de demanda otimistas em alguns momentos. Todos os fatores, em conjunto, representam risco ao investidor e devem ser tratados previamente pelos interessados na concorrência.

Diante disso, a Antaq anunciou que está reavaliando alguns pontos da modelagem, como os itens de custos, a captura de demanda e até mesmo a restrição da participação de consórcios com empresas que fazem parte de concorrentes da região. A revisão ainda não foi concluída, mas acreditamos que, ao ajustar estes pontos, a nova modelagem fique mais coerente, com Capex maior e demanda mais ajustada ano a ano, e isto poderá deixar a concessão mais atrativa para os investidores.



Camila Affonso é sócia da Leggio Consultoria

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/08/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 18/08/2022