

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 147/2022
Data: 18/11/2022**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
NAVIO GIGANTE INTERROMPE TRAVESSIA DE BALSAS ENTRE SANTOS E GUARUJÁ NESTA SEXTA	4
PORTO DE SANTOS REALIZA LEILÃO DE VEÍCULOS, ELETRÔNICOS E EQUIPAMENTOS NA PRÓXIMA SEMANA	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	5
ANTAQ ABRE CHAMAMENTO PARA EMPRESAS INTERESSADAS EM PRESTAR SERVIÇO DE TRAVESSIA SOBRE O RIO CAETÉ (AC).....	5
AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ DEBATERÁ RECUSA NA AUTORIZAÇÃO DA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA EM PORTOS BRASILEIROS	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
TEM INÍCIO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AO USUÁRIO NA BR-163/230/MT/PA	7
RESTAURAÇÃO DA PONTE SOBRE O IGARAPÉ ARRUDA, NA BR-174/RR, É FINALIZADA	8
REVITALIZAÇÃO DA BR-262/MS FACILITA INTEGRAÇÃO BRASIL-BOLÍVIA	8
PUBLICADO EDITAL PARA CONTRATAÇÃO DE EMPRESA QUE DUPLICARÁ 24 QUILOMETROS DA BR-080/DF	9
APLICAÇÃO DE RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA É REGULAMENTADA	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	10
MINISTÉRIO DA ECONOMIA PARTICIPA DO I CONGRESSO DE PESSOA JURÍDICA NO PARÁ	10
CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL DO ME É ATIVADA EM RIO BRANCO	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
EDITORIAL – UMA NOVA ULIDADE AOS RECURSOS DO FMM	11
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR	11
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
Desestatização 1	12
Desestatização 2	12
Agências 1	12
Agências 2	12
NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA USO DE RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE	12
NACIONAL - DNIT FINALIZA OBRAS NA RODOVIA BR-262/MS	13
NACIONAL - ANTT APROVA CADUCIDADE PARA A RODOVIA DO AÇO	14
REGIÃO NORDESTE - MANIFESTANTES PROTESTAM CONTRA ATRACAÇÃO FORÇADA DE PORTA-AVIÕES EM SUAPE.....	15
PORTUGAL - DEBATEDORES CONCORDAM QUE O AGRO BRASILEIRO PRECISA VENDER MAIS	17
PORTUGAL - PORTUGAL QUER ESTREITAR PARCERIA COM BRASIL, DIZ SECRETÁRIO DAS INFRAESTRUTURAS	17
PORTUGAL - ENTIDADES PORTUÁRIAS DOS DOIS PAÍSES FIRMAM PACTO DE COLABORAÇÃO	18
PORTUGAL - PORTUGAL APRESENTA PLANO FERROVIÁRIO PARA IMPLANTAÇÃO ATÉ 2050	19
PORTUGAL – BOAS PRÁTICAS EM PORTOS BRASILEIROS E PORTUGUESES REQUEREM INVESTIMENTOS	20
PORTUGAL - “TRATA-SE DE UM PACTO INÉDITO PELO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO”, DIZ BUFFARA SOBRE BRASIL E PORTUGAL EXPORT.....	21
NACIONAL – OPNIÃO – ESC.....	21
PORTUGAL – VITRINA POR CÂNDICE LA TERZA	23
PROGRAMAÇÃO – PORTUGAL EXPORT 2022 – 17 E 18 DE NOVEMBRO – SINES E LISBOA	25
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	26
MEGANAVIO DEIXA O PORTO DE SANTOS E TRAVESSIA DE BALSAS É INTERROMPIDA NOVAMENTE NESTA SEXTA	26
CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ É DESTAQUE EM MISSÃO INTERNACIONAL	26
PORTO GUARÁ OBTÉM TERMO DE ANUÊNCIA PRÉVIA DA PREFEITURA DE PARANAGUÁ	27
YARA FIRMA COM COOXUPÉ PRIMEIRA PARCERIA PARA FORNECIMENTO DE FERTILIZANTE VERDE DO BRASIL	28
BRASIL LANÇA PROGRAMA PARA TER FROTA MAIS SUSTENTÁVEL	29
AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ DEBATERÁ RECUSA NA AUTORIZAÇÃO DA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA EM PORTOS BRASILEIROS	30
PORTO DE HAMBURGO RECEBERÁ O PRIMEIRO TERMINAL DE IMPORTAÇÃO DE AMÔNIA VERDE DA ALEMANHA	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
PEC DA TRANSIÇÃO PODE GERAR DÉFICIT ATÉ O FIM DO GOVERNO DE LULA E TURBINAR DÍVIDA PÚBLICA	31
COM PEC DA TRANSIÇÃO, DÍVIDA DO GOVERNO PODE CHEGAR A 95,3% DO PIB EM 2031, PROJETA IFI.....	33



PETROBRAS ADIA VENDA DE REFINARIA EM MINAS GERAIS	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
EMPRESÁRIOS QUE DOARAM R\$ 1,3 MI A BOLSONARO MANDARAM 87 CAMINHÕES PARA ATOS ANTIDEMOCRÁTICOS	35
TARCÍSIO CONVIDA RENATO FEDER PARA A SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DE SÃO PAULO	37
COM PEC DA TRANSIÇÃO, LULA TERÁ MAIS CONTROLE DO ORÇAMENTO QUE BOLSONARO TEVE	37
EXÉRCITO EMITE NOTA INTERNA EM DEFESA DE GENERAIS DO ALTO COMANDO CHAMADOS DE COMUNISTAS	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	41
GOVERNO DA ARGENTINA PODE RETOMAR “DÓLAR-SOJA”, DIZ AGÊNCIA	41
PEQUENOS REATORES GANHAM VIABILIDADE	41
PORTO DO AÇU FECHA ACORDOS COM COMERC E TOTAL ENERGIES PARA ENERGIA RENOVÁVEL	43
TRIBUNAIS IMPEDEM COBRANÇA DE TRIBUTOS SOBRE CARGAS ROUBADAS	44
PORTAL PORTOS E NAVIOS	46
CONTRATAÇÕES E EÓLICAS NO RADAR DÃO PERSPECTIVAS DE EXPANSÃO AO APOIO MARÍTIMO	46
PORTOS BRASILEIROS DEVEM SE ADAPTAR PARA FUTURO DE OPORTUNIDADES, APONTA CENTRONAVE	48
TRANSPETRO REDUZIU EMISSÕES EM 7% NOS ÚLTIMOS 12 MESES	49
FUTURO DA ECONOMIA AZUL ENVOLVE TECNOLOGIA E CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL	50
MINFRA REGULAMENTA APLICAÇÃO DE RECURSOS DO FMM PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	51
CONHECER OPERAÇÕES AJUDARÁ ENQUADRAMENTO DE EMBARCAÇÕES DE SUPORTE A EÓLICAS	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NAVIO GIGANTE INTERROMPE TRAVESSIA DE BALSAS ENTRE SANTOS E GUARUJÁ NESTA SEXTA

É a sexta vez que o serviço é paralisado em um mês

Por: ATribuna.com.br



As balsas são interrompidas para a passagem de um Navio Mercante Foto: Matheus Tagé/AT

A travessia de balsas Santos-Guarujá irá parar mais uma vez nesta sexta-feira (18). A interrupção é por conta da desatracação e saída do Navio Mercante APL YANGSHANG do Porto de Santos. De acordo com a Capitania dos Portos, a operação começa 11h e a balsa deve ficar parada até 12h. É sexta vez que uma embarcação paralisa o serviço em um mês.

O navio vai sair de Santos com destino ao Porto de Cingapura. A embarcação é de grande porte e tem 347 metros de comprimento. Para sair do Porto, a manobra será realizada por dois práticos com experiência e que tenham participado de simulações em centros de estudo de reconhecida.

Toda a movimentação será acompanhada de embarcações da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste e da Guarda Portuária, garantindo a segurança da navegação durante o deslocamento do navio.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 18/11/2022

PORTO DE SANTOS REALIZA LEILÃO DE VEÍCULOS, ELETRÔNICOS E EQUIPAMENTOS NA PRÓXIMA SEMANA

Evento será realizado de forma on-line e os bens serão vendidos no estado em que se encontram; agende sua visita

Por: ATribuna.com.br



Peças que eram utilizadas nas operações de contêineres estão entre os itens que serão leiloados Foto: Divulgação

Computadores, veículos, câmeras de monitoramento e partes de portêineres, que são equipamentos utilizados nas operações de contêineres, serão leiloados pela Santos Port Authority (SPA), na próxima terça-feira. No total, são 19 lotes, que incluem também sucatas de cobre, alumínio, motores e painéis elétricos.

Clique, assine A Tribuna por apenas R\$ 1,90 e ganhe centenas de benefícios!

O leilão será realizado de forma on-line e os bens serão vendidos no estado em que se encontram. Alguns materiais eram utilizados no antigo terminal T37, operado pelo Grupo Libra. A empresa encerrou atividades no Porto de Santos em março de 2019.

Entre os veículos, há dois caminhões carro trator da marca Ford, modelo Cargo C-4030, ano 95/96. Um deles tem carroceria em madeira e cada um recebeu lances de cerca de R\$ 15 mil, ontem. O leilão também terá um lote que contém diversos equipamentos para informática, como computadores, monitores, hubs, teclados, mouses, estabilizadores elétricos, escâneres, cabos, conectores e impressoras, além de aparelhos de TV e conversores de dados de várias marcas e modelos. Nesse caso, ontem, o maior lance era de R\$ 300,00.

Entre as sucatas, a SPA vai leiloar 5 toneladas de papel, 6 mil toneladas de ferro, 13,5 toneladas de alumínio, 26,7 toneladas de cobre encapado e ainda mais 22 toneladas de cobre cru.

O leilão ainda terá um lote com oito tanques com capacidade de 250 mil litros, com peso aproximadamente de 54,8 toneladas, cada um. Eles contam com sistema de bombeamento, estrutura de abastecimento e tubulação e receberam lances de R\$ 5 mil. “Fica a cargo do arrematante os custos relacionados ao desmonte, retirada e transporte das sucatas arrematadas, incluindo entre outros o aluguel de quaisquer equipamentos e os respectivos operadores habilitados, assim como a obrigação de ressarcir todo e qualquer prejuízo ou dano material ou pessoal, causado à vendedora e/ou a terceiros durante as atividades de remoção dos materiais”, destaca a SPA no edital do leilão.

Visitas

As visitas aos materiais que serão leiloados podem ser feitas até segunda-feira. Elas devem ser agendadas pelo telefone (13) 3202-6565, ramais 2862 ou 2047. Para o pregão on-line, os interessados em participar devem se cadastrar no site do leiloeiro (www.sodresantoro.com.br) até às 10h de segunda-feira. Todos os bens a serem leiloados e respectivos locais de visita, bem como as regras gerais para o leilão, estão no site www.portodesantos.com.br.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 18/11/2022



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ ABRE CHAMAMENTO PARA EMPRESAS INTERESSADAS EM PRESTAR SERVIÇO DE TRAVESSIA SOBRE O RIO CAETÉ (AC)

Empresa selecionada vai operar emergencialmente. Balsa será utilizada na travessia de pedestres, veículos e cargas na BR-364, Km 282



Travessias.png

Brasília, 18/11/2022 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) publicou esta semana no Diário Oficial da União (DOU) o Aviso de Chamamento Público para instituições interessadas em prestar serviço de transporte fluvial de travessia em diretriz da rodovia. A empresa autorizada vai operar de forma emergencial na BR-364, km 282, sobre o Rio

Caeté, que fica no município de Sena Madureira (AC). O processo seletivo terá vigência por dez dias a contar da publicação no DOU.

Os interessados deverão fazer o requerimento no Sistema de Outorga Eletrônica (SOE) ou no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) apresentando os requisitos técnicos estabelecidos na Resolução 1.274/2009 - ANTAQ, conforme Art.7, nas condições ditadas pela Seção VI.



A ANTAQ será responsável pela seleção e autorização de forma especial da empresa que oferecer as melhores condições técnico-operacionais, considerando:

- a) que detenha embarcação autopropulsada ou comboio empurrador-barcaça mais adequado ao trecho objeto do chamamento;
- b) que apresente menores valores médios praticados para veículos e passageiros;
- c) que está apta ao início das operações em menor tempo.

O início das operações será acordado entre a ANTAQ, a Superintendência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) no Acre e a empresa autorizada, de forma a manter o fluxo na rodovia. A balsa será usada para fazer a travessia de pedestres, veículos e cargas, caso haja necessidade de interrupção do tráfego rodoviário pela ponte. A BR-364 é a principal via de ligação do estado do Acre.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 18/11/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ DEBATERÁ RECUSA NA AUTORIZAÇÃO DA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA EM PORTOS BRASILEIROS

Interessados poderão enviar propostas por meio eletrônico a partir do dia 28/11. Ideia é incentivar o diálogo e esclarecer dúvidas sobre o ato normativo

Brasília, 17/11/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) comunica a realização de Audiência Pública a fim de receber contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos relativos ao Tema 2.1 da Agenda Regulatória da ANTAQ 2022/2024. Trata-se da avaliação da pertinência de inserção de tipificação na Resolução ANTAQ nº 62/2021 acerca da recusa na autorização da cobrança de sobre-estadia pelo transportador marítimo ou agente intermediário nas situações em que estes foram agente causador da prestação do serviço e restam inadimplentes. A Agência receberá propostas de 28 de novembro de 2022 a 11 de janeiro de 2023 por meio do site - não serão aceitas contribuições enviadas de outro modo.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de audiência pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico, no link Participação Social. Pelo e-mail <anexo_audiencia102022@antaq.gov.br>, o contribuinte poderá anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição pela internet, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) da Agência, em Brasília (DF), ou nas Unidades Regionais da ANTAQ, cujos endereços se encontram disponíveis neste portal. As contribuições recebidas também serão disponibilizadas aos interessados no site.

As audiências públicas têm o objetivo de fomentar o debate e esclarecer eventuais dúvidas sobre atos normativos. Ela será realizada na forma presencial ou telepresencial - a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos oportunamente em outros comunicados.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 18/11/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

TEM INÍCIO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AO USUÁRIO NA BR-163/230/MT/PA

Assistência 24 horas por dia, área de descanso, estacionamento, sanitários e fraldário, já estão disponíveis aos motoristas. Serviços estão previstos no contrato de concessão firmado entre a União e a Via Brasil



Serviços já estão disponíveis e incluem atendimento médico de emergência, socorro mecânico e áreas de descanso - Foto: ANTT/Divulgação

Entraram em operação, nesta sexta-feira (18), os serviços ao usuário previstos no contrato de concessão da BR-163/230/MT/PA, firmado em abril entre o Governo Federal e a concessionária Via Brasil. O trecho de mais 1.000 km da rodovia federal, entre Sinop (MT) e os portos do Arco

Norte, em Miritituba (PA), é considerado o principal corredor para o escoamento da produção de grãos das regiões Centro-Oeste para o Norte do país. Agora, os motoristas que trafegam pela via contam com assistência 24 horas por dia.

A concessão do sistema rodoviário assegurou R\$ 1,76 bilhão em investimentos, a serem aplicados na modernização da via ao longo dos próximos 10 anos de contrato. O trecho rodoviário vai fomentar a economia de 13 municípios em duas unidades federativas. A expectativa é que com a concessão sejam gerados, ao longo do contrato, cerca de 29 mil novos postos de trabalho. A Via Brasil será responsável pela prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade das rodovias BR-163/230/MT/PA.

Serviços disponíveis

Atendimento médico de emergência; socorro mecânico; combate a incêndios e apreensão de animais; sistema de informações aos usuários; e sistema de reclamações e sugestões integram o pacote de serviços disponíveis no segmento concedido. O socorro na pista poderá ser solicitado por meio de telefone 0800 5000 163 e por aplicativo para smartphone.

São quatro bases de atendimento localizadas em pontos estratégicos da pista:

- Cláudia (MT) – Km 897
- Novo Progresso (PA), próximo à divisa MT/PA – Km 0,6
- Novo Progresso (PA) – Km 293
- Itaituba (PA) – Km 604

A concessionária disponibiliza totens com informações úteis, área para descanso, estacionamento, sanitários, fraldário e acesso à água potável 24 horas por dia. A estrutura de emergência conta com cinco ambulâncias, 23 viaturas de inspeção, quatro guinchos leves, quatro guinchos pesados, quatro veículos de combate a incêndio, quatro caminhões para recolhimento de animais. Vinte painéis móveis de mensagens e 17 fixos serão instalados no decorrer da rodovia a partir de 2023.

Com informações da ANTT

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

Data: 18/11/2022

RESTAURAÇÃO DA PONTE SOBRE O IGARAPÉ ARRUDA, NA BR-174/RR, É FINALIZADA

Segurança da estrutura foi reforçada, com serviços de alargamento, elevação da superestrutura e nivelamento, entre outros. Investimento de R\$ 2,9 milhões



Estrutura foi reforçada com investimentos na ordem de R\$ 2,9 milhões - Foto: DNIT/Divulgação

Os serviços de restauração da ponte sobre o Igarapé Arruda, na BR-174, foram finalizados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), por meio do Programa de Manutenção e Reabilitação de Estruturas (Proarte). A via liga Manaus (AM) a Boa Vista (RR). Foram investidos em torno de R\$ 2,9 milhões nas

intervenções, a fim de garantir mais segurança aos usuários da rodovia federal – única entrada e saída terrestre de mercadorias na região e responsável pela ligação de Roraima com o restante do país, interligando ainda o Brasil à Venezuela e à Guiana.

As obras na ponte sobre o Igarapé Tenente Coronel Arruda envolveram intervenções na infraestrutura para restabelecer e adequar as condições funcionais e de segurança de trafegabilidade da estrada. Foram realizados serviços de reforço, alargamento e restauração, elevação da superestrutura e nivelamento, além de construção de barreira de concreto (New Jersey) e juntas de dilatação.

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

Data: 18/11/2022

REVITALIZAÇÃO DA BR-262/MS FACILITA INTEGRAÇÃO BRASIL-BOLÍVIA

A rodovia é uma das principais ligações do estado de Mato Grosso do Sul ao Sudeste do país



As intervenções ocorreram próximo ao município de Miranda e vão proporcionar mais conforto e segurança aos usuários da rodovia - Foto: Divulgação/Dnit

A renovação de 19 quilômetros da BR-262/MS foi concluída nesta semana. Responsável pela integração Brasil-Bolívia e pelo escoamento da produção de minério de ferro produzido na capital sul-mato-grossense, Corumbá, a

rodovia federal recebeu serviços de microrevestimento asfáltico; reparos profundos, superficiais e frenagem descontínua com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ).

As intervenções ocorreram próximo ao município de Miranda e vão proporcionar mais conforto e segurança aos usuários da rodovia, uma das principais ligações do estado de Mato Grosso do Sul ao Sudeste do país. A BR-262/MS é ainda importante porta de entrada ao Pantanal sul-mato-grossense.

Com informações do DNIT

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

Data: 18/11/2022

PUBLICADO EDITAL PARA CONTRATAÇÃO DE EMPRESA QUE DUPLICARÁ 24 QUILOMETROS DA BR-080/DF

Intervenção beneficiará cerca de 80 mil motoristas que utilizam diariamente a estrada federal. Investimento previsto é de R\$ 318 milhões

Menos de um mês após serem anunciadas pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, as obras de duplicação de um trecho de 24,6 quilômetros da BR-080/DF, entre Taguatinga e Brazlândia, devem começar em breve. O aviso de abertura do edital de licitação para contratar a empresa executora do serviço foi publicado na edição dessa quarta-feira (16) do Diário Oficial da União. As empresas interessadas já podem apresentar suas propostas, as quais serão abertas em 7 de dezembro.

As obras serão possíveis graças a uma parceria entre o Ministério da Infraestrutura e o governo do Distrito Federal. O projeto das intervenções será elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT). São previstos investimentos da ordem de R\$ 318 milhões, e o prazo para a execução do serviço é de 540 dias consecutivos, a contar da data de assinatura do contrato com a vencedora do certame. A empresa deverá realizar obras de adequação de capacidade, duplicação, restauração, melhorias de segurança e eliminação de pontos críticos da BR-080, do quilômetro zero ao entroncamento com a BR-251 e a DF-001/240.

Conhecida como “rodovia da morte” devido à quantidade de acidentes com óbitos registrados, a BR-080 conta com um fluxo intenso de veículos em trecho cujo fluxo de veículos se dá hoje em mão única. Diariamente, circulam por ali cerca de 80 mil motoristas, entre pessoas que necessitam se deslocar de Brasília para o Entorno e profissionais do transporte de cargas, responsáveis pelo escoamento de produção e abastecimento de insumos na região Centro-Oeste. Assim, a duplicação da via será fundamental para diminuir pontos críticos e salvar vidas.

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

Data: 18/11/2022

APLICAÇÃO DE RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA É REGULAMENTADA

Medida beneficiará construção de embarcações e outros serviços navais contratados no país. Inovação faz parte dos avanços trazidos pela BR do Mar



Inovação do FMM faz parte do programa de estímulo ao transporte por cabotagem, o BR do Mar. - Foto: Ricardo Botelho/Minfra

Obras de infraestrutura portuária e aquaviária poderão receber apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), mecanismo de fomento ao desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval no país. A medida foi regulamentada pela Portaria 1.460, publicada nesta quinta-feira (17) no Diário Oficial da União. O texto disciplina os procedimentos para requisitar que

projetos sejam considerados prioritários para acesso a empréstimos com taxas atrativas junto a bancos públicos federais.

Serão abrangidas propostas de construção de embarcações e execução de outros serviços navais, como reparo, manutenção e docagem de embarcações no Brasil. Esses serviços podem ser realizados em empresas especializadas ou estaleiros brasileiros a partir da contratação de empréstimos por empresas brasileiras e estrangeiras, bem como públicas não dependentes. Os financiamentos poderão ser referenciados em reais ou em dólares norte-americanos, nos termos

da Resolução 3.051 do Conselho Monetário Nacional, o que torna essa linha de crédito interessante para empreendimentos com receitas dolarizadas.

Menos burocracia

Além de regulamentar o processo de aprovação de projeto e de liberação de recursos para obras de infraestrutura no segmento, a portaria tem como objetivo digitalizar os requerimentos, facilitar a gestão dos contratos de financiamento com recursos do fundo e adequar os prazos de contratação, aumentando, dessa forma, a efetividade da política pública. Essa inovação do FMM faz parte do escopo da Lei nº 14.301/2022, que instituiu o programa de estímulo ao transporte por cabotagem, o BR do Mar.

Com a publicação da portaria pelo Ministério da Infraestrutura, as empresas interessadas poderão encaminhar requerimento para apoio financeiro do fundo. Para mais informações sobre o FMM acesse: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/apresentar-ao-cdfmm-pleito-de-prioridade-para-a-concessao-de-financiamento-com-recursos-do-fundo-da-marinha-mercante>.

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

Data: 18/11/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTÉRIO DA ECONOMIA PARTICIPA DO I CONGRESSO DE PESSOA JURÍDICA NO PARÁ

Evento, que contou com a presença da diretoria do DREI, teve como subtema "Registro digital: inovações para a Redesim e para os auxiliares do comércio"

Representantes do Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração (Drei) – que integra a Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME) – participaram nos dias 16 e 17 de novembro, em Belém, no Pará, do I Congresso Estadual de Pessoa Jurídica da Junta Comercial do Estado do Pará (<https://www.youtube.com/watch?v=L8zQAoyjI84&feature=youtu.be>) (Jucepa).

O evento contou com a presença do diretor do DREI, Allan Turano, e teve como subtema "Registro digital: inovações para a Redesim e para os auxiliares do comércio".

Turano participou da abertura da atividade e do debate sobre os "Avanços na Legislação de Sociedades Empresárias", onde expôs mudanças recentes na estrutura e gestão de sociedades anônimas.

Estiveram presentes presidentes de juntas comerciais; procuradores e servidores da Jucepa; representantes da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB); do Registro Civil de Pessoas Jurídicas; do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae); da Receita Federal; de associações de agentes auxiliares do comércio; além de leiloeiros públicos, tradutores e intérpretes advogados, contadores, paralegais, estudantes e interessados no tema em geral.

Confira a íntegra do evento. (<https://www.youtube.com/watch?v=L8zQAoyjI84>)

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

Data: 18/11/2022

CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL DO ME É ATIVADA EM RIO BRANCO

A 22ª Cape em funcionamento no país será responsável pelo atendimento de servidores ativos e inativos do Ministério da Economia e órgãos parceiros



Cape AC_ambiente.jpg

A Central de Atendimento de Pessoal do Ministério da Economia em Rio Branco foi ativada nesta quinta-feira (17/11) no edifício-sede do Ministério da Economia no estado do Acre (AC).

Localizada na rua Benjamin Constant, 1088, Cadeia Velha, a Cape/AC será responsável pelo atendimento de servidores públicos federais ativos, inativos, pensionistas e outros beneficiários da Pasta e dos órgãos parceiros.

Capes por todo o país

Agora, são 22 Capes em funcionamento regular em dias úteis, das 8 às 17 horas: Alagoas, Amapá, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Espírito Santo, Goiás/Tocantins, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Goiânia.

Estão previstas ativações de Centrais em outros estados ainda este ano. As Centrais de Atendimento de Pessoal fazem parte do pilar “Centralização da Gestão de Pessoas” do programa Unifica, que também é composto pelos pilares “Otimização do espaço físico” e “Especialização das contratações”

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 18/11/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA NOVA ULIDADE AOS RECURSOS DO FMM

DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENews.COM.BR

O Ministério da Infraestrutura regulamentou a utilização de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção, expansão, ampliação ou modernização de empreendimentos portuários. Esse regramento foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) de ontem, quinta-feira, dia 17.

O uso desses recursos para esse po de projeto estava previsto na Lei n. 14.301/2022, que cria o programa de incentivo à cabotagem (navegação costeira), o BR do Mar. Mas ainda faltava sua normatização. O ordenamento de ontem, que consta da Portaria n. 1.460 do Ministério, estabelece critérios para a aprovação de empreendimentos e a liberação de recursos. E ainda promove a digitalização de requerimentos, facilitando a gestão dos contratos.

Com essa regulamentação, o Ministério da Infraestrutura caminha no sendo correto para o desenvolvimento. Primeiramente, passa a facilitar a utilização de uma fonte de recursos estratégica e que nem sempre é utilizada em sua totalidade, podendo ser aproveitada para financiar obras e melhorias civis nos complexos marítimos. E em segundo lugar, ao impulsionar a digitalização, acaba por ampliar as condições para a fiscalização e reduzir a burocracia. Passos inteligentes rumo a um estado que há anos demanda ações de modernidade.

São estas ações que são esperadas do Poder Público: o uso inteligente de recursos, a desburocratização dos procedimentos e o uso da tecnologia para intensificar a fiscalização. Este é o caminho que irá garantir ao Brasil e a sua população um desenvolvimento inteligente e contínuo. Que outras medidas sigam esta linha de ação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/11/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

DESESTATIZAÇÃO 1

O processo de desestatização do Porto de Santos (SP), atualmente em análise no Tribunal de Contas da União (TCU), não deve ser concluído pelo governo do presidente Jair Bolsonaro (PL). Além do pouco prazo para que o projeto obtenha o aval do TCU, tenha seu edital de concessão publicado e vá a leilão, tudo isso até o final do ano, a equipe do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva (PT) já informou que é contra a forma como essa privatização está sendo feita, principalmente em se tratando do principal complexo marítimo do Brasil, responsável por mais de um quarto da balança comercial. Segundo alguns observadores de Brasília, não será surpresa se um ministro da Corte de Contas pedir vistas ao processo.

DESESTATIZAÇÃO 2

Mas o Ministério da Infraestrutura ainda tem esperanças de avançar com a desestatização dos portos de São Sebastião (SP) e Itajaí (SC). Os dois casos já passaram pela análise do TCU e são considerados relativamente mais simples - ao menos em comparação com Santos. E no complexo catarinense, há o fato de vários contratos envolvendo o porto e sua administração encerrarem sua validade no final deste ano.

AGÊNCIAS 1

A decisão do presidente Jair Bolsonaro de indicar, neste final de governo, nomes para as vagas nas diretorias das agências reguladoras, como a de Transportes Aquaviários (Antaq) e a de Transportes Terrestres (ANTT), desagradou lideranças do PT. Integrantes do grupo de trabalho de Infraestrutura da equipe de transição deixaram claro, na reunião que tiveram no Ministério da Infraestrutura, na última quarta-feira, de que preferem que esse processo de escolha seja adiado, sendo retomado em janeiro, sob a gestão de Lula.

AGÊNCIAS 2

O caso deve acabar sendo definido pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), que é responsável por marcar as sabatinas dos candidatos a diretores de agências reguladoras com os senadores e, depois, enviar as decisões dos parlamentares ao Executivo. Um detalhe: Pacheco tem estado bem próximo do petista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA USO DE RECURSOS DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE

Medida beneficiará construção de embarcações e outros serviços navais contratados no país. Inovação faz parte dos avanços trazidos pelo BR do Mar

Por TALES SILVEIRA - tales@portalbenews.com.br



Segundo o deputado federal Paulo Pimenta, o Ministério da Infraestrutura mostrou “total disposição em fazer uma transição a mais republicana possível”

O Ministério da Infraestrutura publicou a portaria que possibilita que empresas possam receber recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para a construção, expansão, ampliação ou modernização de empreendimentos portuários. O regramento foi publicado no Diário Oficial da União de ontem (17).

A norma já era esperada, uma vez que foi prevista na Lei 14.301/2022, o BR do Mar, e tem como objetivo fomentar o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval no país. O texto disciplina os procedimentos para requisitar que projetos sejam considerados prioritários para acesso a empréstimos com taxas atrativas junto a bancos públicos federais.

Serão abrangidas propostas de construção de embarcações e execução de outros serviços navais, como reparo, manutenção e docagem de embarcações no Brasil. De acordo com a portaria, esses serviços podem ser realizados em empresas especializadas ou estaleiros brasileiros a partir da contratação de empréstimos por empresas brasileiras e estrangeiras, bem como públicas não dependentes.

Os financiamentos poderão ser referenciados em reais ou em dólares norte-americanos, o que torna a linha de crédito interessante para empreendimentos com receitas dolarizadas.

Menos burocracia

Além de regulamentar o processo de aprovação de projeto e de liberação de recursos para obras de infraestrutura no segmento, a portaria tem como objetivo digitalizar os requerimentos, facilitar a gestão dos contratos de financiamento com recursos do fundo e adequar os prazos de contratação, aumentando, dessa forma, a efetividade da política pública.

Com a publicação da portaria pelo Ministério da Infraestrutura, as empresas interessadas poderão encaminhar requerimento para apoio financeiro do fundo. Para mais informações sobre o FMM.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

NACIONAL - DNIT FINALIZA OBRAS NA RODOVIA BR-262/MS

Rodovia é uma das principais ligações de Mato Grosso do Sul ao Sudeste do país, bem como possibilita o acesso ao Pantanal no Estado

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



A via é importante para a integração Brasil-Bolívia e o escoamento do minério de ferro produzido em Corumbá

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) informou que finalizou os serviços de microrrevestimento asfáltico na BR-262, localizada em Mato Grosso do Sul. A obra revitalizada fica próxima ao município de Miranda, entre os km 539,8 até o km 558,69.

Em sua conta no Twier, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que a conclusão do microrrevestimento, de quase 19 quilômetros, vai proporcionar mais conforto e segurança aos usuários da rodovia. No local foram executados reparos profundos, superficiais e fresagem descontínua com Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ).

“Essas ações vão gerar mais segurança, melhoria na trafegabilidade e mais conforto para os usuários dessa importante rodovia, que é uma das principais ligações do estado de Mato Grosso do Sul ao Sudeste do país. Vamos em frente!”, escreveu.

Sobre a rodovia: a BR-262/ MS é responsável pela integração Brasil-Bolívia e pelo escoamento da produção de minério de ferro de Corumbá. A rodovia é uma das principais ligações do estado de Mato Grosso do Sul ao Sudeste do país, bem como possibilita o acesso ao Pantanal sul-mato-grossense.

Péssimo estado

Na última semana foi publicada a pesquisa anual da Confederação Nacional do Transporte (CNT) sobre rodovias que estimou que, neste ano, haverá um consumo desnecessário de 41,7 milhões de litros de diesel, devido à má qualidade do pavimento das rodovias de Mato Grosso do Sul.

Nas contas da CNT, o prejuízo aos transportadores será de R\$ 190,38 milhões, o que representa um aumento de custo operacional do transporte de 30,2%, refletindo na competitividade do Brasil e no preço dos produtos. O mesmo estudo aponta que, para melhorar as condições de tráfego das rodovias federais que cortam o Estado, são necessários R\$ 2,84 bilhões em investimentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

NACIONAL - ANTT APROVA CADUCIDADE PARA A RODOVIA DO AÇO

Trecho é mais uma rodovia fracassada da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais

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



O trecho da BR-393/RJ foi mais um que teve a licitação fracassada das seis rodovias da 3ª rodada de concessões, realizada em 2013

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), aprovou a instauração de processo administrativo de caducidade em face da K-Infra Rodovia do Aço SA, que administra a rodovia federal BR-393/RJ. Agora o processo segue para a decisão do Ministério da Infraestrutura.

Caducidade é o processo administrativo para extinção dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária por inadimplência. Isso significa que, ao fim do processo, a K-infra poderá ter que devolver o avo à administração pública. A concessão iniciou-se em 2008 e a duração do contrato é de 25 anos.

O relator do processo, diretor Davi Barreto concordou com o relatório apresentado pela área afirmando que a caducidade acontece em razão de inadimplemento contratual e financeiro, uma vez que a concessionária se manteve irregular com o pagamento das multas que se referem aos processos administrativos simplificados transitados em julgado.

Durante a leitura de seu voto, Barreto afirmou que a ANTT tentou de todas as formas criar mecanismos para evitar o processo de caducidade, entre eles, a instalação de um “plano de cura”, onde é determinado a entrega de uma proposta de trabalho para que a concessionária possa manter a concessão. Além disso, foram inúmeros Termos de Ajuste de Conduta (TAC), e multas que não surram efeitos.

“A agência tentou exaurir todo o seu arsenal disponível para tentar solucionar as inexecuções contratuais. Foram aplicadas multas, TACs, ofertado período de cura etc.. E o que se viu foi um total descaso da concessionária. Nada do que foi proposto foi atingido pela empresa. A maior evidência disso é que a todos os prazos foram desrespeitados que conferiu o processo de cura”, falou.

Ainda segundo o relator, o processo de caducidade teve que ser aprovado pela quantidade de multas já transitadas e julgadas. O valor já é maior que o próprio faturamento anual da concessionária, que chega a quase R\$ 100 milhões. Já o total de multas que tramitam atingem o valor de R\$ 800 milhões. Dessa forma, a manutenção do contrato tende a aumentar o passivo da concessionária, o que pode agravar ainda mais a dívida com o Estado.

“São mais de R\$ 100 milhões em multas transitadas e julgadas que não foram pagas. Além disso, de acordo com relatório de Análise de Impacto Regulatório, o valor das penalidades de 2018 a 2022 já ultrapassou a esmola máxima de indenização cabível caso seja extinto o processo de concessão. O total de multas em processo na agência soma R\$ 800 milhões”, afirmou.

Após a anuência do Ministério da Infraestrutura, a ANTT homologará o cálculo de indenização devida e determinará a execução do plano operacional, podendo extinguir contrato de concessão. Caso isso ocorra, o trecho poderá voltar a ser operado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

Mais um fracasso

A concessão da Rodovia do Aço soma 200,4 quilômetros de extensão da BR-393 (Rodovia Lúcio Meira), da divisa entre os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro ao entroncamento com a BR-116 (Via Dutra), em Volta Redonda, na região Sul Fluminense.

O trecho sob concessão engloba nove municípios: Além Paraíba (MG), Sapucaia, Três Rios, Paraíba do Sul, Rio das Flores, Vassouras, Valença, Barra do Piraí e Volta Redonda (RJ). A população total é de 600 mil pessoas.

Em 23 de novembro de 2018, o Grupo K-Infra assumiu o controle acionário e gestão do negócio, no lugar da vencedora da licitação, a Acciona Concessiones. O objetivo de, ao longo dos próximos 15 anos de contrato, aumentar a qualidade do transporte rodoviário na região sul fluminense, com a melhoria da rodovia nos aspectos de segurança, fluidez, economia e conforto.

O trecho é mais um fracassado das seis rodovias licitadas na 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais, realizada em 2013, durante o governo de Dilma Rousseff (PT). De todas, somente uma segue normalmente o seu contrato.

Via 040, do grupo Invepar; a BR-163/MT, trecho operado pela Concessionária Rota Oeste (CRO), que pertencia ao grupo Odebrecht e foi transferida para a MT-Par; a BR-163/MS, da Concessionária CCR MSVia; e trechos das rodovias federais BR-060/153 e 262, concedidas à Triunfo Concebra, são exemplos de rodovias da 3ª Etapa que tiveram licitações fracassadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

REGIÃO NORDESTE - MANIFESTANTES PROTESTAM CONTRA ATRACAÇÃO FORÇADA DE PORTA-AVIÕES EM SUAPE

Casco do antigo navio da Marinha está contaminado com amianto, substância tóxica e cancerígena
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Durante o feriado da Proclamação da República dezenas de avistas se concentraram em frente à sede da Capitania dos Portos

A POSSIBILIDADE DE ATRACAÇÃO DA EMBARCAÇÃO EM SUAPE HAVIA SIDO PROPOSTA PELA CAPITANIA DOS PORTOS NA SEMANA PASSADA. O FUNDEIO SÓ NÃO ACONTECEU PORQUE A JUSTIÇA FEDERAL PROIBIU

Durante o feriado da Proclamação da República, no último dia 15, dezenas de avistas se concentraram em frente à sede da Capitania dos Portos (PE), no Bairro do Recife, munidos de faixas e cartazes com

frases contra a atracação da embarcação que carrega o casco do antigo porta-aviões São Paulo, no Porto de Suape – possibilidade proposta pelo órgão na semana passada, via atracação arribada (forçada). O fundeio só não aconteceu porque a Justiça Federal proibiu.

O casco do antigo navio da Marinha está contaminado com amianto, substância tóxica e cancerígena, motivo pelo qual nenhum porto aceita recebê-lo. A suspeita é que existam ao menos 10 toneladas da substância, além de resíduos que podem ser radioativos.

Segundo a Marinha, a sucata foi vendida para desmanche a uma empresa turca e saiu do Rio de Janeiro com destino ao país em agosto, mas o rebocador que carrega partes do antigo porta-aviões foi impedido de passar pelo Estreito de Gibraltar após o Ministério de Meio Ambiente da Turquia suspender o consentimento para a importação do bem. O rebocador voltou ao Brasil e, desde então, segue vagando pelo Oceano Atlântico.

A última tentativa de atracação ocorreu na semana passada e seria em Suape, o que não ocorreu. Porém, o imbróglio segue e tem gerado preocupação em entidades representativas de empresas do segmento, de sindicatos de trabalhadores do ramo, de associações de pescadores e moradores, além de entidades do meio acadêmico e de pesquisa.

Todos vêm se pronunciando nos últimos dias, por meio de notas e e-mails, para repudiar a possibilidade de atracação do porta-aviões São Paulo no complexo portuário pernambucano.

“Estamos muito preocupados com o potencial perigo que o porta-aviões possa trazer ao meio ambiente. Todos já sabem da carga de amianto e que a embarcação foi pintada com cádmio, um elemento que pode conter radioatividade. Por isso, é importante que a sociedade pernambucana esteja atenta aos riscos que estamos correndo”, disse o ambientalista Alexandre Carvalho, presidente do Instituto de Pesquisa e Preservação Ambiental Oceanário de Pernambuco, um dos avistas que lideraram o protesto.

A ação judicial foi impetrada pela Procuradoria Geral do Estado de Pernambuco (PGEPE) e pelo Complexo Industrial Portuário de Suape, e a liminar, com tutela antecipada, foi expedida na noite do dia 9 de novembro.

A não atracação do comboio em Suape foi recomendada por meio de notas técnicas da Coordenadoria de Operações Portuárias e da Diretoria do Meio Ambiente e Sustentabilidade, ambas do Porto de Suape, além da Agência Estadual do Meio Ambiente de Pernambuco (CPRH).

LOGÍSTICA EM RISCO

“Chamamos a atenção para os significativos problemas de uso da infraestrutura pública no Porto de Suape que poderiam ser acarretados com a entrada da embarcação. Receia-se que toda a cadeia de prestadores de serviço logísticos possa vir a ser afetada por causa do uso, sem prazo definido, pelo porta-aviões”, criticou a nota da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

Em praticamente todos os demais pronunciamentos de entidades empresariais e de trabalhadores, os problemas e riscos apontados são os mesmos.

Também divulgaram notas de repúdio o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de Pernambuco (Sindampe); Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de Pernambuco (Sindope); Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop); Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph); Sindicato dos Estivadores nos Portos do Estado de Pernambuco; Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e o Órgão Gestor de Mão de Obra Suape (OGMO).

O Fórum Suape - Espaço Socioambiental e outras nove entidades representativas de pescadores, moradores e pequenos trabalhadores das comunidades do território estratégico do complexo industrial portuário também divulgaram nota em repúdio ao pedido de atracação do porta-aviões no porto.

A decisão judicial também conta com apoio internacional. A administração do atracadouro recebeu e-mail de solidariedade da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), que reúne as autoridades portuárias das Américas do Norte, Central e do Sul e do Caribe.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

PORTUGAL - DEBATEDORES CONCORDAM QUE O AGRO BRASILEIRO PRECISA VENDER MAIS

Problemas e necessidade de expandir comércio bilateral pautaram as discussões do painel

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



Regis Prunzel: “Temos que melhorar a infraestrutura interior, diminuir a burocracia para ganhar velocidade e buscar a continuidade”

“Quando chega o navio?” Essa é a pergunta que resta nas palavras do administrador da Portsines, Marcos Medeiros, resumindo o consenso do primeiro painel do Portugal Export, “Agronegócio brasileiro e a sinergia com Portugal”, realizado ontem (17), em Sines.

O presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Regis Prunzel, lembrou que o Brasil terá recorde histórico em 2023, produzindo 317 milhões de toneladas de grãos. “Mas temos que melhorar a infraestrutura interior, diminuir a burocracia para ganhar velocidade e buscara continuidade”, afirmou.

Medeiros enfatizou a necessidade de aproximação com o mercado. “Precisamos conseguir conexões comerciais, uma agenda empresarial. Portugal mais exporta que importa do Brasil”, disse o administrador da Portsines.

Para o coordenador-geral do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-LOG), Thiago Guilherme Péra, é necessário estimular o consumo de produtos para fomentar o comércio.

A vice-presidente da Zona Industrial e Logística de Sines, Isabel Cardoso, argumentou que não faz sendo o Brasil estar no topo entre os produtores de grãos e não vender mais para Portugal. “O que falta?”, questionou. “Fazem tratavas e quando chega na ‘hora H’ não há assinatura”, lembrou.

Ao término do debate, os participantes decidiram estabelecer uma agenda para avaliar as barreiras e apontar soluções para incrementar o comércio entre os dois países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

PORTUGAL - PORTUGAL QUER ESTREITAR PARCERIA COM BRASIL, DIZ SECRETÁRIO DAS INFRAESTRUTURAS

Autoridade do governo federal celebrou realização do Portugal Export e disse que Porto de Sines está pronto para receber todo tipo de mercadorias

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O secretário de Estado das Infraestruturas de Portugal, Hugo Mendes, destacou a vontade de seu governo de ampliar as parcerias com o Brasil. Ele falou sobre essa intenção ontem (17), em Sines,

no encerramento do primeiro dia da programação do Portugal Export, a primeira edição internacional do Brasil Export, o maior fórum brasileiro sobre portos, comércio exterior e logística.



Hugo Mendes: “Portugal e Brasil partilham intensos laços históricos que queremos preservar e reforçar, em nome do desenvolvimento e da prosperidade de ambos os países”

Mendes também celebrou a própria realização do Portugal Export, dizendo que ele é “muito importante por estreitar a relação entre os dois países”. “Portugal e Brasil partilham intensos laços históricos que

queremos preservar e reforçar, em nome do desenvolvimento e da prosperidade de ambos os países”, afirmou.

O secretário enfatizou a importância da economia brasileira, destacando a capacidade de comércio marítimo com Portugal, especialmente por meio do Porto de Sines, que considera com a tecnologia adequada para levar e receber qualquer tipo de mercadoria. “Sendo o Brasil uma das principais economias do mundo, com grande capacidade de exportação, temos em Sines um porto com condições para a realização de todos os tipos de envios de cargas”, pontuou. Também na solenidade de encerramento, o presidente do Conselho do Portugal Export, Benjamin Gallotti, destacou os recentes avanços da infraestrutura de transportes e da logística no Brasil, atraindo investimentos privados nacionais e internacionais. Ele ainda defendeu o papel do fórum promovido pelo Brasil Export na busca de maior integração e incremento de negócios entre os dois países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

PORTUGAL - ENTIDADES PORTUÁRIAS DOS DOIS PAÍSES FIRMAM PACTO DE COLABORAÇÃO

Formalização reproduz prática já existente entre entidades brasileiras

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



A presidente da Abeph e da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves, o presidente da Associação dos Portos de Portugal (APP), José Luis Cacho, e a vice-presidente da Abeph, Gilmar Temóteo, assinam protocolo de cooperação

A integração e colaboração já existente entre os portos brasileiros a partir de agora passa a existir com os portos portugueses.

Essa é a expectativa declarada pela presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), Mayhara Chaves, ao assinar, pela manhã desta quinta-feira, em Sines, Portugal, um protocolo de cooperação com a Associação dos Portos de Portugal (APP), com o dirigente da entidade, José Luis Cacho, e a vice-presidente da Abeph, Gilmar Temóteo. A oficialização do compromisso foi um dos destaques deste primeiro dia do Portugal Export, primeira edição internacional do Brasil Export, maior fórum dos setores portuário, de transporte e comércio exterior.

Mayhara Chaves, que também preside a Companhia Docas do Ceará, ressaltou o trabalho que já é desenvolvido há anos entre os portos brasileiros através da Abep, e a sinergia que haverá a partir de agora com os portugueses, em benefício dos dois países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

PORTUGAL - PORTUGAL APRESENTA PLANO FERROVIÁRIO PARA IMPLANTAÇÃO ATÉ 2050

Sines e fronteira serão ligadas por corredor-piloto para comboios de 1.500 metros

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



O primeiro-ministro António Costa deixou claro que ainda não é uma proposta definitiva e está aberto à discussão

O Plano Nacional Ferroviário (PNE), que contempla diversos projetos para transporte expresso de passageiros e linhas destinadas a cargas, foi apresentado ontem (17), em Lisboa (Portugal).

O primeiro-ministro António Costa deixou claro que ainda não é uma proposta definitiva e está aberto a discussão. E o ministro das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos, disse que é necessário “- tirar as pessoas dos carros” e aumentar a capacidade de transporte de passageiros e cargas.

O plano prevê, na área do transporte de mercadorias, a criação de novos corredores, em especial um corredor-piloto para composições de maior comprimento (1.500 metros) entre Sines e a fronteira.

De acordo com o documento, que tem como horizonte indicativo o ano de 2050, estão ainda previstos novos corredores internacionais pelo Algarve e por Trás-os-Montes.

Segundo o plano, o objetivo nesta área passa por “manter no horizonte a possibilidade de ligação à Espanha e ao resto da Europa em bitola europeia, mas preservando sempre a continuidade das redes, a estudar num plano para a bitola”.

Na área do transporte de mercadorias, estão atualmente em curso projetos de acesso aos portos e corredores internacionais, como a construção da nova linha Évora-Elvas, que encurta o trajeto dos portos de Sines, Setúbal e Lisboa até a fronteira do Caia, o acesso de trens de 750 metros em todas as fronteiras ferroviárias, e a duplicação da capacidade de transporte por ferrovia através das fronteiras.

Para o aumento de capacidade e uniformização da rede principal está prevista a libertação de capacidade com a segregação de tráfegos no corredor Norte-Sul com linha de alta velocidade Porto-Lisboa, assim como uma rede principal apta para comboios de 750 metros, a eletrificação da totalidade da rede e a nova linha Sines-Grândola, que elimina constrangimentos ao peso dos comboios e cria redundância.

Em termos de redundâncias, o plano se refere ainda à nova travessia do Tejo no eixo Chelas-Barreiro, que elimina restrições ao tráfego de mercadorias na região de Lisboa, mas também a reabertura da linha do Alentejo entre Beja e Funcheira, que cria um corredor alternativo de acesso a Sines, e corredores alternativos em todos os principais eixos preparados para composições de, pelo menos, 600 metros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

PORTUGAL – BOAS PRÁTICAS EM PORTOS BRASILEIROS E PORTUGUESES REQUEREM INVESTIMENTOS

Lideranças do setor falaram sobre as oportunidades crescentes de parcerias entre os dois países durante painel

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

Boas práticas na gestão de portos e terminais brasileiros e portugueses nortearam as discussões de lideranças portuárias que participaram ontem (17) da abertura do Portugal Export, primeiro fórum internacional de debates sobre portos, comércio exterior e transportes realizado pelo Brasil Export. O destaque ficou por conta da oportunidade de cooperação entre os dois países para o avanço da agenda.

Apresentador do painel sobre o tema, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura do Brasil, Mario Povia, ressaltou a relevância de o país dar continuidade ao seu processo em busca de investimentos em áreas de infraestrutura.



Mario Povia: “Não podemos virar as costas para investimento, precisamos gerar infraestrutura, renda”

“Não podemos virar as costas para investimento, precisamos gerar infraestrutura, renda”, pontuou o secretário. Povia frisou ainda a importância da união entre o poder público e a iniciativa privada no fomento à infraestrutura. “A relação de parcerias público privadas no País nunca foi boa, mas temos que manter uma chama acesa, pois isso é necessário”, complementou.

Ao abrir as análises em relação às boas práticas, a diretora-presidente do Porto de Cabedelo (PB), Gilmara Temóteo, discorreu sobre a necessidade de maior participação de mulheres em cargos de chefia no setor. Segundo ela, isso ocorreu nos últimos anos no terminal portuário paraibano que administra, o que ocasionou ganhos produtivos.

“Não digo para privilegiar as mulheres. Estou falando de pessoas competentes no setor, e com esse me conseguimos alcançar altos índices de eficiência”, enfatizou Gilmara.

A importância da temática foi corroborada pela diretora presidente da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves, que também comentou sobre as dificuldades que o setor portuário enfrentou em meio à pandemia de Covid-19 no Brasil e no mundo.

Já o presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Almirante Carlos Autran, destacou as oportunidades de aproveitamento de hidrogênio verde, turismo e cooperação técnica entre os portos do Nordeste.

Segundo o presidente da Codeba, que administra os portos de Salvador, Ilhéus e Aratu, haverá um processo de chamamento público para que empresas interessadas se instalem na Bahia para a otimização do hidrogênio verde.

Por fim, o diretor de Desenvolvimento de Negócio & Procurement da PSA Sines (Terminal de Contêineres), Nuno Carlota, destacou que é preciso priorizar a busca de melhorias para o fortalecimento da parceria cada vez mais sólida entre os portos do Brasil e de Portugal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

PORTUGAL - “TRATA-SE DE UM PACTO INÉDITO PELO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO”, DIZ BUFFARA SOBRE BRASIL E PORTUGAL EXPORT

Diretor da ATEXP destacou a importância da união do setor portuário e a necessidade de novas parcerias

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (ATEXP), Rodrigo Buffara Coelho, discursou sobre a importância de um setor portuário brasileiro unido e reforçou a necessidade de parcerias com o continente europeu, durante a abertura do Portugal Export, ontem (17), em Sines.

“Trata-se de um pacto pelo setor portuário brasileiro inédito. Para nós, da ATEXP, tem sido um aprendizado, uma honra estar participando deste evento”, afirmou Buffara. “Estamos com as melhores cabeças que pensam o setor portuário brasileiro”, acrescentou o empresário.



Rodrigo Buffara Coelho: “Nós somos um estado pujante, que produz muito, somente atrás do Mato Grosso por uma questão geográfica”

A ATEXP atua no Porto de Paranaguá, no estado do Paraná. O conglomerado de terminais do corredor de exportação é considerado um dos maiores graneleiros da América Latina e um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo.

Buffara destacou que a economia do Paraná é voltada ao agronegócio, apontando ainda os ganhos de performance com novas regras de atracação, melhorias de calado e o sistema pool único, com o aumento da capacidade de descarga dos terminais.

“Nós somos um estado pujante, que produz muito, somente atrás do Mato Grosso por uma questão geográfica. Nós temos o primeiro porto do Brasil em exportação de carne de frango, o que mais exporta (a proteína) para o mundo inteiro”, ressaltou o executivo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 18/11/2022

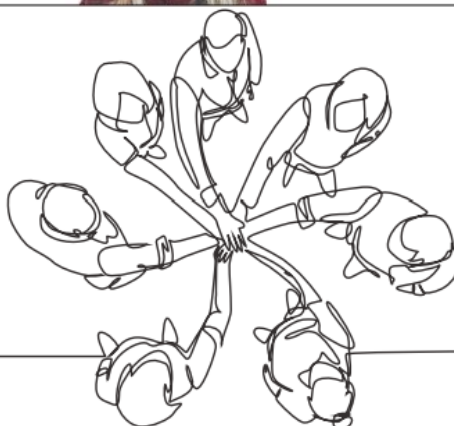
NACIONAL – OPNIÃO – ESC



JOÃO EDUARDO AMARAL
Diretor Geral e de Operações
da iniciativa Voz dos Oceanos e
presidente do Conselho ESG do
Fórum Brasil Export
opinioao@portalbenews.com.br



REBECCA ALONSO NASCIMENTO
Secretária do Conselho ESG
do Fórum Brasil Export e Advogada
do J Amaral Advogados e da iniciativa
Voz dos Oceanos
opinioao@portalbenews.com.br



Com duração de quase duas semanas, a 27ª Conferência do Clima da Organização das Nações Unidas – a COP27, realizada este ano no Egito, vem ganhando importante e destacado espaço nas notícias midiáticas. E é, de fato, isso que se espera quando falamos em uma iniciativa de tamanha proporção e importância, dada a – cientificamente reconhecida e apontada – gravíssima crise climática que assola o nosso planeta.

A Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança Climática – a UNFCCC – vem trilhando este caminho desde a RIO92, com foco no alcance de um mundo sustentável. A partir de 1995, com a realização da primeira COP, foi dado início ao processo de compromisso – hoje mundial – para estabilização das concentrações de gases de efeito estufa na atmosfera.

Foram diversas as ações tomadas e os compromissos assumidos ao longo desses trinta anos. A COP, para muito além de alertar sobre a situação climática, ano a ano vem criando obrigações legais e estabelecendo metas cada vez mais robustas para a redução dos gases de efeito estufa, além de acompanhar o cumprimento de tais metas a cada edição realizada.

E é essencial, aqui, citarmos alguns dos mais importantes passos dados durante estas vinte e seis conferências, iniciando-se com a assinatura do Protocolo de Kyoto, na COP3, e com a criação dos Mecanismos de Desenvolvimento Limpo na COP6. Em 2002, na COP8, ocorreram as primeiras discussões sobre o uso de fontes renováveis na matriz energética – hoje assunto prioritário na agenda sustentável –, e, a partir da COP11, foram estabelecidas as primeiras metas para redução das emissões até 2030 e 2050.

A COP12, por outro lado, iniciou a fundamental discussão sobre a criação de mecanismos para redução das emissões em países em desenvolvimento – antes excluídos das COPs –, o que culminou na criação do Fundo de Adaptação na COP13. Em 2010, na COP16, o Brasil ganhou papel de destaque, assumindo compromissos independentemente da fixação formal de metas em escala global.

Nas COPs mais recentes, vemos significativos avanços, como a celebração do Acordo de Paris na COP21, e a criação do Mercado Global de Carbono na COP26 – a “COP das empresas” –, a qual contou com a adesão histórica de empresários e executivos, e com a expressiva participação da sociedade civil, da academia, de ambientalistas, dos povos indígenas e de jovens de todo o mundo.

A COP27, alinhando todo o caminho trilhado até o momento, traz um recado muito claro: agora é a hora de cumprir os compromissos assumidos pelos países signatários, em especial aqueles relativos ao Acordo de Paris e ao Pacto de Glasgow. São quatro, portanto, os princípios norteadores desta Conferência: mitigação, adaptação, financiamento e colaboração.

A ideia central da Conferência é a necessária revisão das metas de redução dos gases de efeito estufa, a fim de que a temperatura do planeta seja mantida em 1.5 graus celsius, o que requer, nas palavras da sua Presidência, a tomada de “ações ousadas e imediatas”.

Além disso, a intenção da COP27 é a de que o planejamento elaborado ao longo de todos esses anos deve dar espaço para a efetiva execução das metas assumidas, criando-se uma harmonia entre os esforços globais na busca de uma economia sustentável. As ações devem unir os governos, o setor privado e a sociedade civil, que precisam trabalhar de forma colaborativa para promover soluções e inovações efetivas na agenda climática.

Outra ideia central da COP27 diz respeito ao auxílio às comunidades mais vulneráveis, especialmente a partir do cumprimento do compromisso de entrega de US\$100 bilhões anuais. Ganha destaque, portanto, nesta edição, a necessidade de adequação e da previsibilidade do financiamento climático global.

Para o setor de logística e infraestrutura portuária no Brasil, podemos esperar uma maior alavancagem nas discussões para desenvolvimento e implementação das chamadas greentechs,

bem como na integração inteligente entre portos e cidades. Prometendo maior diálogo com a comunidade internacional, o Brasil foca na geração de uma economia inovadora, que agrega o potencial dos seus recursos naturais às necessidades de sua população e às ambições climáticas mundiais.

Por fim, é interessante observar a convergência entre a COP27 e o que vimos tratando ao longo desse ano em nossos artigos: a conquista de um mundo sustentável requer dedicação, planejamento e execução. As metas e os compromissos são essenciais para a definição do rumo das ações coletivas, mas eles precisam ser cumpridos. No mais, é notável que as superações e aprimorações alcançadas a cada COP demonstram o engajamento mundial com a agenda climática, que segue progredindo, independentemente das crises econômicas e políticas ao redor do mundo.

A COP, PARA MUITO ALÉM DE ALARMAR SOBRE A SITUAÇÃO CLIMÁTICA, ANO A ANO VEM CRIANDO OBRIGAÇÕES LEGAIS E ESTABELECENDO METAS CADA VEZ MAIS ROBUSTAS PARA A REDUÇÃO DOS GASES DE EFEITO ESTUFA, ALÉM DE ACOMPANHAR O CUMPRIMENTO DE DETALHES DAS METAS CADA AÇÃO REALIZADA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 18/11/2022

PORTUGAL – VITRINA POR CÂNDICE LA TERZA

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Semana do jeito que a Vitrine gosta: recheada de premiações! Um prazer enorme publicar momentos que selam o brilhante trabalho desenvolvido pelos profissionais que constroem o sucesso das empresas e fazem o nosso setor acontecer e figurar entre os mais importantes do Brasil. E, claro, cobertura completa e especial sobre o Portugal Export 2022, dias 17 a 18, em Lisboa, que encerra, com chave-de-ouro, o ciclo de grandes eventos do Fórum Brasil Export. Para quem gosta de bastidores, bem-vindo!



PREMIAÇÕES

Aconteceu em Florianópolis (SC), na semana passada, o Prêmio CIDESPORT, que destaca portos públicos e privados com maior número de certificações ISO. Na foto, o diretor de Planejamento da Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP, Marcelo Coelho, que recebeu, pelo Porto do Itaqui (MA), o troféu de 1º lugar; a coordenadora de Meio Ambiente do Porto de Suape (PE), Rafaella Viana, recebeu o troféu de segundo lugar; e o diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul (SC), Vladimir Arthur Fey, contemplado com a terceira colocação.

PRÊMIO ANTAQ 2022

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou, no dia 10 de novembro, a 5ª edição do Prêmio ANTAQ. Dessa vez, foram reconhecidas as empresas atuantes nas atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes aquaviários que tenham adotado iniciativas socioambientais geradoras de melhorias institucionais.



A nossa conselheira do Nordeste Export e diretora-presidente do Porto de Cabedelo (PA), Gilmara Timóteo, foi premiada na categoria "Conformidade Regulatória" como o 2º melhor porto do Brasil. Lembrando que Cabedelo confirma as boas práticas de gestão e integridade da Companhia Docas da Paraíba, recebendo o prêmio pelo segundo ano consecutivo e, em 2023, sediará o Nordeste Export! Lindo de ver e orgulho em tê-la na nossa Vitrine e nos nossos conselhos!

Outro privilégio é poder mostrar o brilhante trabalho da conselheira do Nordeste Export e diretora-executiva de Relações Institucionais do Porto de Pecém (CE), Rebeca Oliveira, recebendo a premiação de 1º lugar na categoria "Maior Índice Desempenho Ambiental - Terminal de Uso Privado". Parabéns ao Ceará é pouco, VIVA!



ENQUANTO ISSO EM LISBOA



O diretor-executivo do Portugal Export, Marcelo Sobreira, e o presidente do Portugal Export e sócio da Gallotti Advogados Associados, Benjamin Gallotti, marcando presença no evento "O Futuro dos Investimentos em Infraestrutura", dia 16, em Lisboa.



O sócio e diretor da Porto Participações, que integra a sociedade do Terminal Portuário Cotegipe (BA), Sérgio Farias, e o diretor do Terminal Portuário Cotegipe (BA), Jorge Humberto Pessoa Lopes, recebendo o Prêmio ANTAQ 2022, como 1º lugar na Categoria Conformidade Regulatória Terminal de Uso Privado. Que orgulho!

PORTUGAL EXPORT

O Portugal Export, o primeiro fórum internacional do Brasil Export, movimento líder nos debates sobre portos, transportes e comércio exterior, teve início ontem, em Sines, Portugal. No auditório da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, lideranças empresariais e autoridades tanto do Brasil como da nação europeia, unidas para tratar de como ampliar os negócios entre os dois países e as boas práticas que têm sido adotadas nesse setor.



Autoridades federais, empresários de várias regiões do Brasil e de Portugal, de setores como o portuário e o de logística, participaram do primeiro dia do Portugal Export, na sede do Porto de Sines, em Portugal. A programação continua hoje em Lisboa.



O diretor-presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), vice-almirante Carlos Altran, a diretora empresarial e de Relação com o Mercado da Codeba, Ana Paula Calhau, e o diretor institucional da Triunfo Logística, Mario Meira, estiveram na sede do Porto de Sines, ontem, acompanhando os debates do primeiro dia do Portugal Export.

O presidente da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, José Luís Cacho, participou da solenidade de abertura do Portugal Export, no auditório na sede da entidade. Ele também está à frente da Associação dos Portos de Portugal.



Em um dos intervalos do fórum, um registro com o presidente da Infra S.A., Mateus Szwarcwing, e dois representantes da Portos RS - a presidente do conselho de administração, Jacqueline Wendpap (que também é a CEO do Instituto Praticagem do Brasil) e o diretor-presidente, Cristiano Klinger.

A comitiva brasileira no Portugal Export contou com empresários de todas as regiões do Brasil. Um dos maiores grupos é formado por executivos filiados à Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (Atepx). Na foto, na sede do Porto de Sines, membros da entidade, tendo ao centro o diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia da Silva, e o presidente do Porto de Sines, José Luís Cacho.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
 Data: 18/11/2022

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

18 | HOJE

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

Apresentação: Angelino Caputo, presidente do Conselho do Brasil Tech Export e diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)
 Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do Portal BE News

Expositores

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

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

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

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

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

17h00 – Visita à Embaixada do Brasil em Portugal

19h00 – Jantar de Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MEGANAVIO DEIXA O PORTO DE SANTOS E TRAVESSIA DE BALSAS É INTERROMPIDA NOVAMENTE NESTA SEXTA

Informações: Santa Portal (18 de novembro de 2022)



Foto por: Danilo Verpa/Folhapress

A travessia de balsas entre Santos e Guarujá será interrompida das 11h às 12h desta sexta-feira (18) para a saída do navio APL Yangshan do Porto de Santos. Essa é a segunda vez que a embarcação atraca no complexo portuário apenas neste mês.

De acordo com o Departamento Hidroviário (DH), os usuários do serviço de travessia deverão se programar e, caso precisem ir de uma cidade a outra

neste horário, é preciso buscar a alternativa de deslocamento terrestre.

A interrupção vai acontecer seguindo a determinação da Capitania dos Portos e da Marinha do Brasil. Durante a paralisação, as balsas não ficarão com veículos e passageiros embarcados.

A Marinha do Brasil informou que o Navio Mercante APL Yangshan tem 347,09 metros de comprimento e 45,2 metros de largura. De acordo com o órgão, a paralisação é necessária e vale como uma medida de segurança.

Após a realização da manobra, o tráfego será restabelecido.

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

Data: 18/11/2022

CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ É DESTAQUE EM MISSÃO INTERNACIONAL

Informações: SINDOP (18 de novembro de 2022)

O modelo único do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá foi apresentado nesta quinta-feira (17), no Portugal Export, que acontece nos portos de Sines e Lisboa. O sistema paranaense, que conta com nove terminais interligados a três berços exclusivos para embarque de grãos, foi



destaque no primeiro dia do evento, que debate alternativas para o comércio entre o Brasil e o país europeu.

“A intenção é trocar experiências e apresentar o Paraná como hub logístico da América Latina. O agronegócio brasileiro tem um potencial gigantesco para atender o mercado consumidor português, com qualidade e eficiência. Essa missão internacional consolida nossa agenda de cooperação, aprendizado e novos negócios”, explica o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

A apresentação do modelo paranaense foi feita pelo diretor da ATEXP (Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá) e gerente-geral da Cotriguaçu, Rodrigo Buffara Farah Coelho. “O porto de Paranaguá é vanguarda em diferentes aspectos. Falamos sobre tecnologia, capacidade e os crescentes números que temos alcançado, ano a ano”, destacou.

“O Corredor de Exportação foi criado há mais de 30 anos, remodelado em 1999 e até hoje é copiado no Brasil e mundo afora. Ele se mantém como referência em produtividade graças aos investimentos realizados em melhorias, como as constantes campanhas de dragagem e a recente implosão da Pedra da Palangana, por exemplo”, disse ele.

DIFERENCIAL: O sistema paranaense de exportação de grãos permite que a carga seja embarcada simultaneamente por três berços de atracação e que um mesmo navio receba mercadorias de diferentes produtores, inclusive dos pequenos. Atualmente, nove terminais privados ou arrendados operam no Corredor: AGTL, Cargill, Centro Sul, Cimbessul, Coamo I e II, Cotriguaçu, Interalli, Louis Dreyfus e Rocha. Juntos, eles somam 1,025 milhão de toneladas de capacidade global.

Além disso, cinco silos públicos também estão interligados ao complexo: um vertical, com capacidade estática de 100 mil toneladas, e quatro horizontais, com capacidade total de 60 mil toneladas.

PORTUGAL EXPORT: A missão internacional em Sines e Lisboa é uma realização do Fórum Brasil Export. Nos dias 17 e 18 de novembro, serão realizadas palestras, visitas técnicas e painéis para ampliar a integração entre os países. Juntos, líderes dos setores de logística e infraestrutura, portugueses e brasileiros, estabelecem um movimento multissetorial e permanente de diversidade e convergência.

Além do diretor-presidente da Portos do Paraná e do gerente geral da Cotriguaçu, a comitiva paranaense é formada pelos demais integrantes da ATEXP: André Maragliano, Luiz Fernando de Souza, Helder Sorgi Catarino, João Ivano Marson, Hemerson Costa, Sandro Hech, Eduardo Giaretta, Marlbor Necchio, Juliano Mickus e Silvio Jorge Camargo, além do diretor institucional da FTSpa Alex Ávila.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 18/11/2022

PORTO GUARÁ OBTÉM TERMO DE ANUÊNCIA PRÉVIA DA PREFEITURA DE PARANAGUÁ

Informações: SINDOP (18 de novembro de 2022)

O Porto Guará, projeto que prevê a construção de um novo complexo portuário, em Paranaguá, acaba de obter o Termo de Anuência Prévia (TAP) da prefeitura municipal, emitido pela Secretaria de Meio Ambiente (SEMMA).

O TAP é um documento obrigatório e que possui a mesma função da Licença Prévia (LP), emitida pelos órgãos ambientais federais e estaduais. A emissão do Termo de Anuência Prévia informa a possibilidade de instalação de um empreendimento em determinadas regiões do município, tendo como base análises ambientais, o zoneamento da cidade e o Plano Diretor.



“Precisamos trazer o desenvolvimento responsável para nossa região, temos que pensar no futuro, no meio ambiente e nas questões socioeconômicas para que possamos trazer soluções para o município”, diz o prefeito Marcelo Roque.

Ao todo, serão investidos R\$ 4,1 bilhão na construção do terminal, para movimentação de 31,5 milhões de toneladas por ano de grãos, líquidos e contêineres e que ocorrerão em fases, na medida em que o Porto de Paranaguá atinja o limite da sua capacidade operacional. A expectativa é que o novo porto gere 1.800 oportunidades de trabalho no primeiro ano, podendo chegar até a 6.489 vagas de emprego ao final das obras.

O Terminal de Uso Privado (TUP), será implantado na região do Embocuí, distrito industrial de Paranaguá e zona de desenvolvimento econômico e de interesse portuário, de acordo com o plano diretor do município. O empreendimento foi planejado para solucionar os principais problemas logísticos dos portos brasileiros em cidades portuárias: melhoria da mobilidade urbana e possibilidade de expansão do corredor do agronegócio brasileiro.

“O projeto foi idealizado visando reduzir os atuais conflitos, as filas e os congestionamentos, sem qualquer impacto na geração de empregos e renda da população”, informam Xênia Arnt, presidente da Porto Guará Infraestrutura SPE (Sociedade de Propósito Específico). Ela explica que com a sua posição estratégica, a movimentação do Porto Guará não afetará a zona urbana de Paranaguá.

A previsão para início das obras (que serão construídas em área de 2 milhões de metros quadrados, sendo que 42% deverão ser mantidos como área de preservação) é julho de 2022. Já o início das operações deverá ocorrer em 2025. Atualmente o Porto Guará encontra-se na fase de licenciamento ambiental.

Próximos passos – Para iniciar suas obras o Porto Guará está atendendo todas as exigências da legislação junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais (IBAMA). “Neste momento estamos focados em atender todas as premissas e exigências ambientais locais e regionais, com respeito à população de Paranaguá”, informa Xênia.

A próxima etapa será a realização de uma audiência pública, no próximo ano, em que o projeto será apresentado oficialmente à população.

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

Data: 18/11/2022

YARA FIRMA COM COOXUPÉ PRIMEIRA PARCERIA PARA FORNECIMENTO DE FERTILIZANTE VERDE DO BRASIL

Informações: Notícias agrícolas (18 de novembro de 2022)

A Yara, líder mundial em nutrição de plantas, anuncia durante a Semana Internacional do Café, em Belo Horizonte (MG), a primeira parceria para fornecimento de fertilizante verde no Brasil. O memorando de intenções firmado com a Cooxupé, maior cooperativa de café do mundo, estabelece que, nos próximos dezoito meses, as duas companhias estudarão a viabilidade do fornecimento do insumo de menor pegada de carbono, além de trabalharem na adoção de práticas agrícolas, métodos e ferramentas para diminuir a pegada climática envolvida na produção do café e aumentar a produtividade e qualidade da cultura.

“Esta parceria com a Cooxupé é o primeiro passo da Yara na introdução de um fertilizante verde na agricultura brasileira, em linha com a ambição de cultivar um futuro alimentar positivo para a natureza, ajudando na descarbonização da agricultura e da indústria de alimentos e cumprindo a meta de ser neutra para o clima até 2050. O acordo também é um exemplo concreto de como a colaboração entre os elos da cadeia é fundamental para transformar os sistemas globais de produção de alimentos”, diz Marcelo Altieri, presidente da Yara Brasil.

O fertilizante verde é um insumo produzido com baixa emissão de carbono, com 80% a 100% a menos quando comparado ao fertilizante convencional, com a utilização de matrizes energéticas limpas. O produto a ser entregue para a Cooxupé pode ser oriundo tanto do Complexo Industrial de Cubatão (SP) da Yara, que receberá biometano da Raízen a partir de 2023 para a fabricação de amônia e fertilizantes verdes, quanto das plantas de produção e projetos da empresa espalhados pelo mundo, como na Noruega, Holanda e Austrália.

Temos o compromisso de levar aos nossos 18 mil cooperados inovações e soluções para que sua produção seja cada vez mais sustentável. E com essa parceria com a Yara vamos disponibilizar um produto com menores emissões de carbono”, afirma Carlos Augusto Rodrigues de Melo, Presidente da Cooxupé.

Semana Internacional do Café

Em seu estande na SIC, a companhia apresenta seu portfólio de Soluções Nutricionais completas dedicadas à produção de café e exibe sua ferramenta de recomendação agrônômica para monitoramento de cultivos e aplicação de fertilizantes nitrogenados em taxa variável, o Atfarm.

No evento, a empresa também apresentará os vencedores da 6ª edição do Concurso NossoCafé 2022, competição anual promovida para destacar a produção nacional de cafés de alta qualidade, reforçando a importância da nutrição equilibrada em todo o ciclo produtivo da cultura.

São duas categorias, “Café Cereja Descascado” e “Café Natural” e o ganhador de cada uma receberá uma viagem para participar do Specialty Coffee Expo 2023, maior evento voltado à indústria de café da América do Norte, realizado nos Estados Unidos. Além da viagem, os primeiros colocados também terão seus lotes (5 sacas de 60kg) adquiridos pela Yara por um valor acima do praticado pelo mercado. Os cafés serão ensacados com o nome e a propriedade dos ganhadores NossoCafé estampados nas embalagens que serão distribuídas globalmente.

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

Data: 18/11/2022

BRASIL LANÇA PROGRAMA PARA TER FROTA MAIS SUSTENTÁVEL

Informações: SINDOP (18 de novembro de 2022)

Substituir veículos antigos e mais poluentes por outros mais novos e que emitem menos gases. Esse é o objetivo do programa Frota Mais Verde, recém lançado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA). De acordo com o ministro do Meio Ambiente, Joaquim Leite, o país tem mais de 2,3 milhões de caminhões e cerca de 900 mil tem mais de 30 anos. A frota de veículos leves tem cerca de 45 milhões de automóveis e cerca de 26 milhões são anteriores a 2013, disse o ministro.

Leite explicou que o programa dará um bônus para quem sucatear o veículo com mais de 30 anos por meio da criação de um fundo garantidor com juros mais baratos para que a pessoa possa comprar um veículo mais moderno, menos emissor e com menos impacto ambiental. “Não é para comprar um veículo novo e sim um veículo mais novo” explicou. “Se a gente conseguir renovar a frota o impacto para o meio ambiente é muito maior”.

COP 27 – Durante a entrevista o ministro também declarou que o Brasil quer se apresentar como um fornecedor de energias verdes para o mundo na Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climática, a COP 27, que acontece até 18 de novembro no Egito. “O Brasil tem um grande potencial de produzir energia limpa e barata”, disse. De acordo Joaquim Leite, esse é o grande diferencial do nosso país. Ele o que são energias verdes, ou seja, aquelas 100% renováveis, a exemplo da energia solar, eólica e de biomassa. Energias que, segundo ele, podem ser transformados em hidrogênio verde e amônia verde para exportação.

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

Data: 18/11/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA DA ANTAQ DEBATERÁ RECUSA NA AUTORIZAÇÃO DA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA EM PORTOS BRASILEIROS

Informações: Agência Porto (18 de novembro de 2022)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) comunica a realização de Audiência Pública a fim de receber contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos relativos ao Tema 2.1 da Agenda Regulatória da ANTAQ 2022/2024. Trata-se da avaliação da pertinência de inserção de tipificação na Resolução ANTAQ nº 62/2021 acerca da recusa na autorização da cobrança de sobre-estadia pelo transportador marítimo ou agente intermediário nas situações em que estes foram agente causador da prestação do serviço e restam inadimplentes. A Agência receberá propostas de 28 de novembro de 2022 a 11 de janeiro de 2023 por meio do site – não serão aceitas contribuições enviadas de outro modo.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de audiência pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico, no link Participação Social. Pelo e-mail <anexo_audiencia102022@antag.gov.br>, o contribuinte poderá anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição pela internet, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) da Agência, em Brasília (DF), ou nas Unidades Regionais da ANTAQ, cujos endereços se encontram disponíveis neste portal. As contribuições recebidas também serão disponibilizadas aos interessados no site.

As audiências públicas têm o objetivo de fomentar o debate e esclarecer eventuais dúvidas sobre atos normativos. Ela será realizada na forma presencial ou telepresencial – a depender das condições de saúde pública vigentes, em data, horário e local a serem definidos oportunamente em outros comunicados.

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

Data: 18/11/2022

PORTO DE HAMBURGO RECEBERÁ O PRIMEIRO TERMINAL DE IMPORTAÇÃO DE AMÔNIA VERDE DA ALEMANHA

Informações: Port Technology (18 de novembro de 2022)

A Air Products e a Mabanaft, por meio de sua subsidiária Oiltanking Deutschland, anunciaram que construirão o primeiro terminal de importação de energia verde em grande escala da Alemanha no Porto de Hamburgo. Imagem: Port Technology

O terminal de importação planejado estará localizado no terminal de tanques existente da Mabanaft no porto, com o objetivo de fornecer hidrogênio para a Alemanha em 2026.

De acordo com um comunicado recente, este local oferece acesso estratégico à amônia verde de instalações de produção de hidrogênio verde em grande escala operadas pela Air Products e seus parceiros em todo o mundo.

O objetivo é converter a amônia em hidrogênio verde por meio das instalações da Air Products em Hamburgo, antes de distribuí-la para compradores locais e no norte da Alemanha – em uma tentativa de atender aos objetivos climáticos globais e diversificar as fontes de energia.

“Juntamente com a Mabanaft, esperamos continuar avançando em nossos planos de importar a energia renovável necessária para a Alemanha, por meio de nossas instalações planejadas”, disse o presidente, presidente e CEO da Air Products, Seifi Ghasemi.

“Como o maior produtor mundial de hidrogênio, a Air Products está em uma excelente posição para atender à demanda, tendo comprometido bilhões de dólares para produzir energia renovável em locais ao redor do mundo.”

As empresas acrescentaram que este projeto aborda a tarefa urgente de descarbonizar componentes do setor de mobilidade e processos industriais, ao mesmo tempo em que abre um caminho consciente do clima para os respectivos clientes da Mabanaf e da Air Products.

“Faremos investimentos significativos e implantaremos nossas capacidades e experiência em infraestrutura de energia para acelerar a transição energética em Hamburgo como o principal portal de importação para a Alemanha”, comentou Volker Ebeling, vice-presidente sênior de Nova Energia, Produtos Químicos e Gás da Mabanaf.

“Este projeto destaca o compromisso da Mabanaf em conduzir nossos negócios de maneira econômica, ambiental e socialmente responsável.”

O anúncio segue um Memorando de Entendimento (MoU) que a Air Products e a Autoridade Portuária de Hamburgo assinaram em fevereiro de 2022.

Ambas as partes se comprometeram a acelerar a produção, a cadeia de suprimentos e o consumo de hidrogênio renovável no norte da Alemanha e no Estado Hanseático Livre de Hamburgo.

O Porto de Hamburgo transportou 6,3 milhões de TEU através de suas paredes do cais para 2022 até agora, uma queda de 2,7 por cento.

De janeiro a setembro, o Porto de Hamburgo movimentou 91,8 milhões de toneladas de carga marítima, uma queda de 4,3% em relação a janeiro-setembro de 2021.

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

Data: 18/11/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PEC DA TRANSIÇÃO PODE GERAR DÉFICIT ATÉ O FIM DO GOVERNO DE LULA E TURBINAR DÍVIDA PÚBLICA

Proposta para tirar Bolsa Família do teto de gastos e recompor verbas de programas sociais e investimentos ainda antes da posse tem potencial de bomba fiscal, dizem analistas

Por Eliane Oliveira, Manoel Ventura, Ana Rosa Alves* e Daniela Chiaretti* — Brasília e Sharm el-Sheikh (Egito)



Vice-presidente Geraldo Alckmin em reunião com lideranças do governo de transição na liderança do MDB no Senado Federal Cristiano Mariz/O Globo

A chamada “PEC da Transição”, a proposta de emenda constitucional apresentada pelo novo governo para garantir o Bolsa Família de R\$ 600 e recompor verbas de programas sociais e investimentos, tem potencial de gerar um rombo nas contas públicas — quando as despesas são maiores que as receitas — que deve se estender

até o fim do mandato do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva.

Cálculos de economistas levam em conta o teor do texto apresentado ao Congresso na quarta-feira, que exclui quase R\$ 200 bilhões do teto de gastos, a regra fiscal que limita o crescimento das despesas públicas.

Gerar déficits consecutivos até 2026 acarretaria problemas, como endividamento maior nos próximos anos, ampliando inflação e juros e reduzindo investimentos e crescimento econômico com a piora do cenário fiscal. Além disso, declarações feitas pelo presidente eleito na COP27 no Egito pioraram a percepção em relação à conjuntura atual.

Dívida de 100% do PIB

Pela segunda vez, Lula criticou o teto de gastos, dispositivo constitucional que proíbe o crescimento das despesas acima da inflação do ano anterior. Logo após as falas, houve impacto no mercado, o que acabou sendo amenizado ao fim do pregão com o anúncio da saída do ex-ministro da Fazenda Guido Mantega da equipe de transição.

Lula disse que não adianta só pensar em dado fiscal e que tudo que a regra faz é “tirar dinheiro da saúde, da educação, da cultura”.

— Você tenta desmontar tudo aquilo que faz parte do social e não tira um centavo do sistema financeiro. Se eu falar isso, vai cair a Bolsa, o dólar vai aumentar? Paciência. O dólar não aumenta e a Bolsa não cai por conta das pessoas sérias, mas por conta dos especuladores que vivem especulando todo santo dia — afirmou.

No formato apresentado, a PEC da Transição terá custo de R\$ 198 bilhões por ano. Para analistas, o endividamento pode se aproximar de 100% do Produto Interno Bruto (PIB) ao fim do mandato de Lula. Além do custo, o prazo indefinido e a falta de transparência quanto ao uso dos recursos preocupam os especialistas.

Hoje, a dívida é de 77,1% do PIB. No seu pico histórico, atingiu 89% do PIB em outubro de 2020, em meio aos vultosos gastos com a pandemia, segundo dados do Banco Central. Para Caio Megale, economista-chefe da XP Investimentos, retirar tanto dinheiro do teto de gastos pode provocar aumento acelerado da dívida bruta.

A XP calcula que pode haver crescimento a um patamar acima de 100%, dependendo dos juros, nos próximos quatro ou cinco anos.

— Todos esperavam uma despesa de R\$ 70 bilhões com o Bolsa Família, mas o tamanho da conta é de mais de R\$ 200 bilhões. Se a dívida cresce, ou o governo sobe impostos ou gera inflação — disse Megale.

Dívida alta gera taxa de juros elevada, pois a percepção dos investidores é que é preciso oferecer remuneração maior para aceitar o risco. Isso também gera inflação e menor crescimento. O nível de endividamento do Brasil já é elevado em comparação com outros emergentes, que têm dívida bruta ao redor de 65% do PIB, segundo o FMI. Além disso, a dívida é mais cara, o que drena recursos da economia.

Com a PEC, o endividamento volta a crescer e, no ano que vem, deve retomar o patamar do auge dos gastos para conter a Covid-19, segundo Jeferson Bittencourt, ex-secretário do Tesouro e economista do ASA Investments.

Ele prevê, caso a proposta de Lula seja aprovada, déficit fiscal de 2,6% do PIB em 2023, devido ao aumento de gastos — perdendo só para 2020, quando o rombo foi de 10% do PIB, e igualando ao resultado de 2016, quando o país estava em crise fiscal.

Segundo ele, os R\$ 200 bilhões por ano fora do teto corroem toda a economia com a reforma da Previdência em dez anos, de R\$ 800 bilhões.

Simulações dos economistas Cláudio Frischtak, da Inter.B Consultoria, Marco Bonomo e Paulo Ribeiro, do Insper, apontam que o déficit chegaria a 0,66% do PIB em 2023, sendo quase eliminado só em 2026. Eles estimam que a dívida pública entrará em trajetória de rápido crescimento, superando 96% do PIB no fim do governo Lula.

Marcos Mendes, economista e pesquisador do Insper, disse que há risco de “desancoragem” da política fiscal.

— Os juros vão subir muito, a inflação vai subir, e a economia tende a entrar em um processo de expectativas negativas, gerando crise similar ao que aconteceu em 2014 — disse Mendes, referindo-se à recessão que durou até 2016.

O diretor de Macroeconomia do Goldman Sachs para a América Latina, Alberto Ramos, estimou avanço da dívida bruta para 83% a 84% do PIB já no fim do ano que vem e a 90% ao fim de 2026.

Outro ponto citado por economistas como sinal ruim é o fato de, aparentemente, a equipe de transição com os economistas Persio Arida, André Lara Resende, Nelson Barbosa e Guilherme Mello estar fora das discussões sobre a PEC da Transição.

Além disso, há uma negociação política que definiu gastos acima do teto que não é conduzida pelo futuro ministro da Economia de Lula, ainda não conhecido.

O vice-presidente eleito Geraldo Alckmin lembrou que Lula assumiu em 2003 com as contas no azul. E disse que o novo governo terá superávit, mas não agora:

— Haverá superávit primário e redução da dívida, mas isso não se faz em 24 horas, se faz no tempo. Não há razão para ter esse estresse. (*Do Valor)

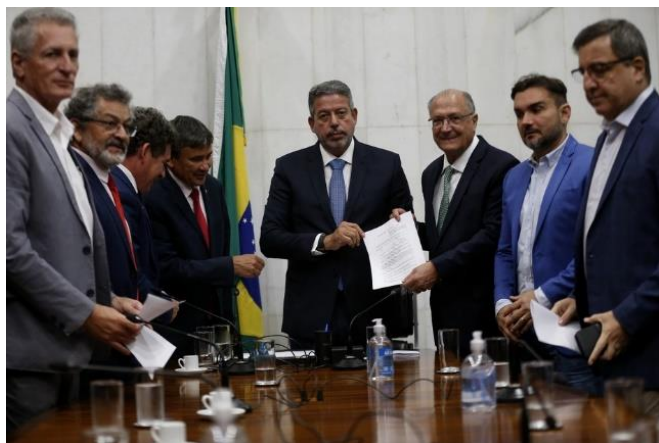
Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/11/2022

COM PEC DA TRANSIÇÃO, DÍVIDA DO GOVERNO PODE CHEGAR A 95,3% DO PIB EM 2031, PROJETA IFI

Para instituição, PIB deve crescer 2,6% neste ano e 0,9% em 2023

Por Manoel Ventura — Brasília



O vice-presidente eleito Geraldo Alckmin entrega o texto da PEC da Transição ao presidente da Câmara, Arthur Lira Cristiano Mariz/Agência O Globo

A piora das previsões para o cenário fiscal dos próximos anos fez a Instituição Fiscal Independente (IFI, órgão ligado ao Senado) projetar que a dívida bruta do governo geral irá alcançar 95,3% do PIB em 2031, ante os 80,9% previstos em maio. A maior causa dessa alta é a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, que abre quase R\$ 200 bilhões

por ano no Orçamento, para que o presidente eleito Lula possa cumprir suas promessas de campanha.

A instituição, que antes estimava que a dívida bruta chegaria a 78% em 2022, agora projeta que ela fique em 76,6% em relação ao PIB. No entanto, alerta que a redução deste ano deverá ser revertida no ano que vem, em razão da piora das previsões para o resultado das contas públicas (a diferença entre receitas e despesas).

A dívida sobe quando o governo gasta mais que arrecada e também por outros fatores, como os juros. Dívida alta gera taxa de juros elevada, pois a percepção dos investidores é que é preciso oferecer remuneração maior para aceitar o risco. Isso também gera inflação e menor crescimento. O nível de endividamento do Brasil já é elevado em comparação com outros emergentes, que têm dívida bruta ao redor de 65% do PIB, segundo o FMI. Além disso, a dívida é mais cara, o que drena recursos da economia.

A estimativa da IFI é que o resultado das contas públicas passe de um superávit de 0,5% do PIB em 2022 para um déficit de 0,9% do PIB no próximo ano. A minuta da PEC da Transição foi apresentada nesta semana pelo vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB). O governo eleito avalia que a PEC é necessária para garantir o Bolsa Família de R\$ 600 em 2023, além de outros gastos e investimentos.

“Na ausência de uma limitação efetiva para o crescimento das despesas e sem contrapartidas pelo lado da receita, até o momento, a dívida bruta do governo geral alcançaria 95,3% do PIB em 2031 no novo cenário base da IFI”, diz o relatório. “Não é um bom prognóstico”, afirmam na carta de apresentação do documento Daniel Couri, diretor-executivo, e Vilma Pinto, diretora da IFI.

Eles afirmam que a PEC da Transição viabiliza a implementação de compromissos de campanha, mas não mostra como isso se relaciona com a sustentabilidade das contas no médio prazo.

“É importante que a discussão em torno das fontes de financiamento para a proposta de expansão de despesas comece. Quando isso acontecer, nos depararemos com gastos rígidos, carga tributária elevada e um nível de endividamento acima da média para países emergentes”, dizem os especialistas.

Couri e Vilma ainda lembram que o contexto macroeconômico não deve favorecer. “O mundo crescerá menos com o aperto monetário rápido e sincronizado na maioria das economias avançadas, enquanto commodities e inflação doméstica deixarão de contribuir para a arrecadação. Discute-se, no momento, a aprovação do Orçamento do ano que vem. Mas é urgente olharmos além de 2023”, dizem.

Os economistas lembram que o país cresceu acima do previsto no primeiro semestre deste ano, mas dados recentes apontam uma desaceleração do consumo e do PIB no terceiro e quarto trimestres, apesar da recuperação do mercado de trabalho e dos estímulos fiscais.

“A desaceleração do crescimento da economia global e os efeitos defasados da política monetária restritiva reforçam a perspectiva de desaceleração do PIB no próximo ano”, diz a IFI, que projeta crescimento do PIB de 2,6% em 2022 e 0,9% em 2023.

A taxa de inflação medida pelo IPCA, que é considerada a inflação oficial do país, deve atingir 5,6% em 2022, desacelerando para 4,6% em 2023, ainda acima da meta de 3,5%.

No médio prazo, entre 2024 e 2031, a projeção de crescimento do PIB é de 2% no cenário base, com a expectativa de que a ociosidade da economia seja eliminada em meados de 2024, quando o PIB passará a caminhar em linha com o seu crescimento potencial.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/11/2022

PETROBRAS ADIA VENDA DE REFINARIA EM MINAS GERAIS

Regap, de Betim, recebeu proposta de interessado, porém em valor aquém do avaliado pela estatal para a unidade
Por O Globo

A Petrobras informou na manhã desta sexta-feira que decidiu não vender, por enquanto, a Refinaria Gabriel Passos (Regap), de Minas Gerais, por ter recebido uma proposta de compra “aquém da avaliação econômico-financeira” da empresa.

Localizada em Betim, na região metropolitana de Belo Horizonte, a Regap tem capacidade de processamento de 150 mil barris de óleo equivalente por dia.

A empresa informou que vai avaliar “o momento adequado para iniciar um novo processo competitivo”, ou seja, para voltar a oferecer a refinaria ao mercado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 18/11/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EMPRESÁRIOS QUE DOARAM R\$ 1,3 MI A BOLSONARO MANDARAM 87 CAMINHÕES PARA ATOS ANTIDEMOCRÁTICOS

Integrantes da família Bedin, que tiveram bloqueio de bens decretado por Alexandre de Moraes, são donos de 15 dos 87 veículos ligados a doadores já identificados; protestos com interdição de rodovias foram retomados nesta sexta

Por Luiz Vassallo, Pepita Ortega e Rayssa Motta

Mais de um terço dos 234 caminhões que se dirigiram a Brasília para atos antidemocráticos em frente ao QG do Exército após o resultado do segundo turno das eleições de 2022 pertence a empresários que doaram R\$ 1,3 milhão para a campanha do presidente Jair Bolsonaro (PL). Eles são donos de 87 veículos investigados pelos bloqueios e manifestações.

É o que mostra um levantamento do Estadão com base em documentos da Polícia Civil do Distrito Federal e do Tribunal Superior Eleitoral (TSE). A maior parte dos integrantes desta lista teve suas contas bloqueadas por ordem do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal. A suspeita é de que eles sejam financiadores de atos considerados ilegais nas estradas, retomados nesta sexta-feira, 18, após a liberação completa de bloqueios e interdições anunciada pela Polícia Rodoviária Federal no último dia 9.

Campeã em número de caminhões presentes nos atos da capital federal e de integrantes do clã investigados pelo Supremo, a família Bedin, tradicional do agronegócio de soja em Sorriso, em Mato Grosso, doou R\$ 160 mil ao presidente, em repasses à campanha feitos por Sérgio e Luciano Bedin. Nos protestos monitorados em Brasília, 15 caminhões pertenciam aos Bedin.

O patriarca da família, Argino Bedin, um dos maiores produtores da região, recebeu Jair Bolsonaro em setembro de 2020 em uma visita da comitiva presidencial com a presença do então ministro Tarcísio de Freitas (governador eleito de São Paulo) e o general Augusto Heleno, do GSI. Em entrevista à agência de jornalismo investigativo Joio e o Trigo, o empresário disse que defende o capitão até “debaixo d’água”.

Somente em capital social, empresas dos Bedin somam mais de R\$ 35 milhões – entre elas, há shoppings, uma universidade privada em Sorriso, e empresas de imóveis pessoais. Da família, além

de Argino, Rafael, Roberta e Sergio Bedin tiveram seus bens bloqueados pelo ministro Alexandre de Moraes.

Assédio eleitoral

O agropecuarista Victor Cezar Priori não foi atingido pela ordem de bloqueio de Moraes, mas é um dos mais expressivos doadores e fornecedores de caminhões para os atos que se dirigiram ao quartel do Exército e à Esplanada dos Ministérios. Doou R\$ 300 mil à campanha do presidente e seis veículos listados pela Polícia Civil ao STF estão em seu nome.

Em novembro, Priori foi notificado pela Justiça do Trabalho para que parasse de constranger funcionários a participar dos bloqueios ilegais nas estradas. As denúncias de assédio foram feitas pelos próprios empregados e, se Priori descumpri-las, a Justiça deve impor multa de até R\$ 100 mil. Ele chegou a ser filmado em atos nas rodovias. O empresário atua na região de Jataí, no interior de Goiás, e é dono de empresas que tem um capital somado de R\$ 41 milhões.

Atílio Rovaris foi o campeão de uma das categorias de UTV do rally dos Sertões de 2022, em uma prova de 4,5 mil quilômetros e mais de nove horas de duração. Ele também é empresário do agronegócio, e participou de pelo menos uma reunião entre representantes do ramo com o presidente Jair Bolsonaro no primeiro semestre deste ano. Doou R\$ 500 mil à campanha de seu aliado. Individualmente, foi o maior valor oferecido ao atual chefe do Executivo.

Sua transportadora é proprietária de pelo menos seis caminhões identificados nos atos antidemocráticos pela Polícia Civil de Brasília. Rovaris teve suas contas bloqueadas por ordem do ministro Alexandre de Moraes. Assim como os Bedins, suas empresas ficam em Sorriso (MT).

No topo da lista das ordens de bloqueio de Moraes está a empresa Agritex, do empresário de Mato Grosso Gerson Luis Garbuio. Somadas, todas as empresas de Garbuio são donas de 14 caminhões flagrados em atos pela polícia. Outros alvos da investigação doaram quantias irrisórias, como R\$ 1 ou R\$ 2.

Os 234 caminhões listados pela Polícia Civil ao STF foram enviados para atos que se concentraram em frente ao Quartel General do Exército, em Brasília. O documento lista veículos com placas do DF e de dez Estados – Bahia, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Mato Grosso, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Tocantins. O governo do DF, no entanto, não apontou nomes de líderes das manifestações.

O comandante-geral da PM do Distrito Federal, coronel Fábio Augusto Vieira, alegou que o movimento em curso desde o dia 1º diante de unidades militares ‘não permite atribuir, categoricamente, o status de liderança a nenhum cidadão, por não haver entidades estruturadas na mobilização dos atos’.

Em sua decisão, o ministro destacou o papel dos financiadores dos bloqueios em rodovias e atos em frente a quartéis do Exército. Segundo Moraes, o “potencial danoso das manifestações ilícitas fica absolutamente potencializado considerada a condição financeira dos empresários apontados como envolvidos nos fatos”. O ministro ainda destaca que eles “possuem vultosas quantias de dinheiro, enquanto pessoas naturais, e comandam empresas de grande porte, que contam com milhares de empregados, sujeitos às políticas de trabalho por elas implementadas”.

“Esse cenário, portanto, exige uma reação absolutamente proporcional do Estado, no sentido de garantir a preservação dos direitos e garantias fundamentais e afastar a possível influência econômica na propagação de ideais e ações antidemocráticas”, anotou.

Procurada, a família Bedin não se manifestou. Gerson Garbuio e Atílio Rovaris também não responderam até a publicação desta reportagem.

TARCÍSIO CONVIDA RENATO FEDER PARA A SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DE SÃO PAULO

Segundo fontes, o convite já foi aceito pelo empresário paulista, que é o atual secretário do Paraná. Por Renata Cafardo e Gustavo Queiroz

O atual secretário de educação do Paraná, Renato Feder, foi escolhido para o mesmo cargo em São Paulo pelo governador eleito Tarcísio de Freitas (Republicanos). Segundo fontes ouvidas pelo Estadão, o convite já foi feito e aceito pelo empresário paulistano, que começou sua carreira na área no terceiro setor. Feder, de 45 anos, foi cotado duas vezes para ser ministro da Educação de Jair Bolsonaro (PL), chegou a ser convidado pelo presidente para a pasta, mas depois desconvidado por pressões de evangélicos e alas ligadas ao escritor Olavo de Carvalho.

Segundo apurou o Estadão, Feder já avisou o governador Ratinho Junior (PSD) que aceitaria o convite de Tarcísio e procura colaboradores para sua nova equipe em São Paulo. Ratinho, e o governador eleito de São Paulo devem fazer o anúncio conjunto na semana que vem.

Procurado, Feder não respondeu à reportagem. A assessoria do governador eleito disse que ele só vai se pronunciar oficialmente semana que vem sobre o secretariado.

Feder era um empresário bem-sucedido na área de tecnologia quando resolveu trabalhar com educação. Em 2017, ele abordou em um evento o então secretário de Educação de São Paulo, José Renato Nalini, na gestão de Geraldo Alckmin, e pediu um emprego na secretaria. Sua explicação foi a de que havia ganhado muito dinheiro e estava disposto agora a trabalhar pelo ensino público.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 18/11/2022

COM PEC DA TRANSIÇÃO, LULA TERÁ MAIS CONTROLE DO ORÇAMENTO QUE BOLSONARO TEVE

PEC retira âncoras fiscais e permite ao novo governo controlar até R\$ 222 bilhões em despesas não obrigatórias, limitando uso de emendas parlamentares

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA - A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, apresentada pelo futuro governo, dá ao presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva um poder sobre despesas livres no Orçamento que representa o dobro do controle que o presidente Jair Bolsonaro (PL) tem no mandato atual.

Considerando apenas as despesas não obrigatórias, ou seja, aquelas que o governo pode usar para investimentos e custeio da máquina pública, com total controle sobre a execução, os gastos podem chegar a R\$ 222 bilhões em 2023, com crescimento nos próximos anos. Sem a PEC da Transição, a parcela de recursos "livres" prevista no projeto de Orçamento do ano que vem é de R\$ 93,4 bilhões.

De 2019 para cá, Bolsonaro teve em média R\$ 99 bilhões para gastar livremente com a manutenção dos órgãos públicos e investimentos, sem considerar as despesas obrigatórias por lei e as emendas parlamentares.

Como mostrou o Estadão, a PEC foi gestada pela ala política do governo eleito. Ficaram de fora os economistas para trabalhar no grupo de economia na transição, André Lara Resende, Guilherme Mello, Nelson Barbosa e Pérsio Arida.

O texto permite ao novo governo gastar aproximadamente R\$ 23 bilhões em investimentos fora do teto de gastos em 2023. Além disso, libera outros R\$ 105,7 bilhões que estão reservados atualmente para o Auxílio Brasil, programa que voltará a ser chamado de Bolsa Família. Esse espaço deverá ser usado para custear outras despesas atendendo exclusivamente a pedidos da equipe de transição, de acordo com o texto. O detalhamento de como será feito esse gasto ainda não foi feito pela equipe de transição, que fala em recompor o Farmácia Popular, dar reajuste real ao salário mínimo, entre outros pontos.

Além disso, a PEC apresentada pela equipe de Lula estabelece que os recursos extras sejam carimbados apenas como despesas obrigatórias ou despesas discricionárias, sob controle total do Executivo, não autorizando o uso pelas emendas parlamentares - sejam elas individuais, de bancada, de comissão ou de relator, que alimentam o orçamento secreto.

A proposta dependerá de aprovação do Congresso, onde líderes resistem à tentativa do novo governo de conceder uma licença ampla para Lula gastar de forma permanente antes mesmo de tomar posse e negociar uma base de apoio. Durante o atual governo, Bolsonaro entregou boa parte do controle dos recursos para o Congresso por meio do orçamento secreto.

E equipe de transição quer tirar não apenas a amarra das despesas para o novo governo, mas também da arrecadação, que pode cair no próximo ano com desonerações, redução dos impostos sobre os combustíveis e crescimento menor da economia.

Com a ampliação do Bolsa Família, serão R\$ 175 bilhões fora do teto e de outras duas regras fiscais em vigor de forma permanente no próximo ano, de acordo com a PEC: meta de resultado primário (conta que o governo precisa fechar entre receitas e despesas) e a regra de ouro (que proíbe a União de se endividar para bancar despesas que não sejam de investimentos).

Na prática, Lula poderá custear o Bolsa Família com empréstimos, aumentando a dívida pública, sem necessariamente ter arrecadação própria para bancar o programa. Além disso, terá um espaço para negociar outras despesas no Orçamento, que só serão detalhadas na Lei Orçamentária Anual (LOA). No Congresso, há críticas a um "cheque em branco".

"Não há nenhum cheque em branco. Não tem sentido você colocar na Constituição detalhamento. Isso é com a LOA", justificou o vice-presidente eleito Geraldo Alckmin ao entregar o anteprojeto da PEC para os líderes do Congresso.

Depois das críticas à PEC, o vice-presidente eleito afirmou ontem que não há motivo para "estresse" e que o governo de Lula vai buscar formas de cortar gastos. "Haverá superávit primário, haverá redução da dívida, mas isso não se faz em 24 horas, se faz no tempo. É uma combinação de resultado primário, de curva da dívida e de gastos. Tem que compor esse conjunto. Então não há razão para esse estresse, eu vejo com otimismo."

Durante a campanha, Lula criticou o Congresso e as emendas do orçamento secreto. De acordo com técnicos que acompanham as negociações, o espaço aberto pela PEC daria fôlego para o petista emplacar os interesses do governo durante os quatro anos sem precisar revisar o teto de gastos e definir uma nova regra fiscal.

Na próxima semana, o deputado Hélio Leite (União-PA) deve apresentar o relatório da receita do Orçamento de 2023, que pavimenta a formulação da proposta orçamentária do ano que vem. O Congresso pode usar o parecer para limitar os recursos que Lula terá nas mãos para gastar, independentemente do teto de gastos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/11/2022

EXÉRCITO EMITE NOTA INTERNA EM DEFESA DE GENERAIS DO ALTO COMANDO CHAMADOS DE COMUNISTAS

Publicações feitas em redes sociais chamam os oficiais de 'melancias', supostamente porque defenderiam a posse de Lula; entre os alvos estão o chefe do Estado-Maior da Força

Por Marcelo Godoy e Levy Teles

O comandante do Exército, general Marco Antonio Freire Gomes, determinou o envio de mensagem para todo o público interno a fim de alertar aos integrantes da Força sobre notícias falsas que classificam como "melancias" generais do Alto Comando. Melancia é a designação dada a oficiais supostamente comunistas ou simpáticos à esquerda porque seriam verdes e amarelos por fora e vermelhos por dentro.



O general Freire Gomes; pelo menos cinco generais são alvo das publicações

Diz a nota do Informe do Exército assinada pelo general José Ricardo Vendramin: "Incumbiu-me o Senhor Comandante do Exército de informar à Força que, nos últimos dias, têm sido observadas postagens em aplicativos de mensagens com alusões mentirosas e mal-intencionadas a respeito de integrantes do Alto Comando do Exército". O documento afirma que "tais publicações têm se caracterizado pela maliciosa e criminoso tentativa de atingir a honra pessoal de militares com mais de quarenta anos de serviços prestados ao Brasil, bem como de macular a coesão inabalável do Exército

de Caxias".

De acordo com o informe, "ao tentarem de forma anônima e covarde disseminar desinformação no seio da Força e da sociedade, esses grupos ou indivíduos atestam a sua falta de ética e de profissionalismo". E conclui: "O Exército Brasileiro permanece coeso e unido, sempre em suas missões constitucionais, tendo a hierarquia e a disciplina de seus integrantes o amálgama que o torna respeitado pelo povo brasileiro, seu fiador".

INFORMEX

A PALAVRA OFICIAL DO EXÉRCITO

INFORMEX NR 041 - DE 16 DE NOVEMBRO DE 2022

DISTRIBUIÇÃO:	TODAS AS ORGANIZAÇÕES MILITARES
DIFUSÃO:	TODOS OS MILITARES
ASSUNTO:	ESCLARECIMENTO AO PÚBLICO INTERNO

Incumbiu-me o Senhor Comandante do Exército de informar à Força que, nos últimos dias, têm sido observadas postagens em aplicativos de mensagens com alusões mentirosas e mal intencionadas a respeito de integrantes do Alto Comando do Exército.

Tais publicações têm se caracterizado pela maliciosa e criminoso tentativa de atingir a honra pessoal de militares com mais de quarenta anos de serviços prestados ao Brasil, bem como de macular a coesão inabalável do Exército de Caxias.

Ao tentarem de forma anônima e covarde disseminar desinformação no seio da Força e da Sociedade, esses grupos ou indivíduos apenas atestam sua falta de ética e de profissionalismo.

O Exército Brasileiro permanece coeso e unido, sempre em suas missões constitucionais, tendo na Hierarquia e na Disciplina de seus integrantes o amálgama que o torna respeitado pelo Povo Brasileiro, seu fiador.


Gen Div JOSÉ RICARDO VENDRAMIN NUNES
Chefe do Centro de Comunicação Social do Exército

"1822-2022 – BICENTENÁRIO DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL.
SOBERANIA E LIBERDADE"

Informe do Exército enviado ao público interno em defesa de generais do Alto Comando chamados de comunistas

Cinco generais foram alvo das publicações, entre eles Valério Stumpf, o chefe do Estado-Maior do Exército. Também foram citados nas publicações os comandantes militares do Sudeste (Tomás Miné Ribeiro de Paiva), do Leste (André Luiz Novais) e do Nordeste (Richard Nunes), além do general Guido Amin, chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia do Exército.

Após a nota do Exército, passaram a circular em grupo bolsonaristas publicações que responsabilizavam “esquerdistas” pela divulgação das publicações contra os generais, como se elas tivessem como objetivo distanciar o Exército dos integrantes de protestos que ocupam as portas dos quartéis desde que o petista Luiz Inácio Lula da Silva derrotou Jair Bolsonaro no segundo turno das eleições.

Outras publicações feitas por bolsonaristas buscavam pressionar generais de brigada, de divisão e de exército. Compartilhadas por bolsonaristas, elas questionavam diretamente os oficiais com a seguinte pergunta: “E agora, general? No dia 01/Jan/2023, V.Exa. pretende prestar continência a quem? Ao povo brasileiro ou aos comunistas?”



Bolsonaristas passaram a enviar publicações em que cobram generais a se posicionar se vão 'prestar continência' ao novo governo. Na publicação, o chefe do comando de Operações Terrestres (Coter), general Estevam Theóphilo

Para cada general, os autores das postagens fizeram uma publicação na qual constava a pergunta, a foto do oficial, seu nome e o comando ocupado. A linguagem é militar. O Estadão apurou que pelo menos três dos generais citados receberam a publicação em seus telefones celulares. Houve ainda publicações contra generais da reserva, também identificados como simpáticos ao comunismo, como general Otávio Rêgo Barros, que foi porta-voz de Bolsonaro e se tornou crítico ao governo. Rêgo Barros foi retratado com um capacete em forma de melancia na cabeça.

Esta não é a primeira vez que o termo melancia é usado pelo bolsonarismo e pelo próprio Bolsonaro para designar generais. Em 2019, após ser criticado por uma declaração que chamou os nordestinos de “paraibas”, Bolsonaro chamou o general Luiz Eduardo Rocha Paiva de “melancia” em sua conta de Twitter. Rocha Paiva, no entanto, é considerado um dos mais anticomunistas generais do Exército e era amigo do coronel Carlos Alberto Brilhante Ustra.

Outro que foi retratado como comunista pelos bolsonaristas foi o general Carlos Alberto dos Santos Cruz, que após deixar o governo Bolsonaro, onde fora ministro-chefe da Secretaria de Governo, passou a criticar o radicalismo do presidente e o que considerava ser uma tentativa de envolver o Exército na política.

O episódio gerou confusão entre bolsonaristas. Influenciadores e organizadores em grupos antidemocráticos no WhatsApp e Telegram pediam para que apoiadores do presidente parassem de acusar os generais. Para eles, as mensagens foram disseminadas por infiltrados. Como mostrou o Estadão, a acusação de “membros infiltrados” é constantemente usada para manter um discurso único entre os correligionários.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 18/11/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO DA ARGENTINA PODE RETOMAR “DÓLAR-SOJA”, DIZ AGÊNCIA

País adotou taxa de câmbio diferenciada, de 200 pesos por dólar, nas exportações do grão em setembro

Por Valor — São Paulo

A Argentina estuda restabelecer uma taxa de câmbio especial para exportadores de soja, conhecida como “dólar-soja”, para tentar aumentar a arrecadação com as vendas externas, disse uma fonte do governo à agência Reuters nesta sexta-feira. “Está em análise”, disse a fonte ao ser questionada sobre a retomada, mas sem dar uma estimativa de qual seria a taxa de câmbio especial.



Em setembro, o Ministério da Economia argentino anunciou uma taxa de câmbio diferenciada, de 200 pesos por dólar, aos produtores do grão. O “dólar-soja” ficou em vigor entre 5 e 30 de setembro.

Carregamento de navio no porto de Rosario, na Argentina — Foto: Diego Giudice/Bloomberg

O câmbio preferencial impulsionou as exportações argentinas da oleaginosa naquele mês, quando o país embarcou 13,3 milhões de toneladas. O volume ficou bem acima da média para o mês, que é de 4,4 milhões

de toneladas, segundo o ministério da Agricultura argentino.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/11/2022

PEQUENOS REATORES GANHAM VIABILIDADE

Usina modular com 300 MW custaria R\$ 440/MWh, custo semelhante ao de térmicas a gás natural, diz Abdan

Por Fábio Couto — Do Rio



Celso Cunha, da Abdan: país poderia ter primeira usina nuclear do tipo SMR — Foto: Divulgação

Principal tendência para a energia nuclear, os pequenos reatores modulares avançados (SMR, na sigla em inglês) já possuem custo de geração mais próximo ou até abaixo das térmicas a gás natural, o que torna esses equipamentos viáveis em uma eventual retomada da expansão dessa fonte energética no Brasil, pretensão manifestada algumas vezes no passado recente. No entanto, o avanço da modalidade requer vontade política, avanços no processo de licenciamento ambiental e regulação específica.

Os SMR incluem modalidade de construção segundo a qual as peças podem ser transportadas para os locais de instalação como se fossem módulos pré-fabricados. Usinas nucleares

SMR possuem potência instalada entre 50 megawatts (MW) e 300 MW. As unidades têm sido vistas

no mundo como uma alternativa adicional para a transição energética diante dos altos preços do gás natural no mercado externo, por causa da guerra entre Rússia e Ucrânia, e devido à dependência dos países europeus do gás russo, um dos principais produtores do insumo no mundo.

O presidente da Associação Brasileira para Desenvolvimento das Atividades Nucleares (Abdan), Celso Cunha, diz que uma usina de 300 megawatts (MW) pode ter custo de geração de R\$ 440/MWh, que foi o preço médio das térmicas a gás natural que contrataram energia no leilão de 2 GW realizado em outubro deste ano, o chamado leilão das térmicas “jabutis”, cuja contratação é obrigatória de acordo com a Lei 14.182/2021. Se forem incluídas na análise as usinas do leilão emergencial de energia, conhecido pela sigla PCS, para socorrer o sistema elétrico contra a crise hídrica, o preço médio de energia das térmicas vencedoras foi de quase R\$ 1.600/MWh, aproximadamente quatro vezes mais.

A constatação da viabilidade dos SMRs foi possível, segundo Cunha, porque uma empresa, cujo nome não revelou, apresentou, em julho, ao ministro de Minas e Energia, Adolfo Sachsida, projeto para a construção de usina de 300 MW de capacidade instalada, a primeira do país na modalidade SMR. O MME não respondeu à Abdan sobre o projeto. A empresa asseguraria financiamento para a construção e buscou no país a participação da Eletronuclear no projeto. Por lei, a União detém o monopólio da geração de energia nuclear. A empresa buscou ainda a entrada no projeto da Indústrias Nucleares do Brasil (INB), para o fornecimento de combustível nuclear, e da Nuclep, para desenvolvimento e construção de equipamentos.

Uma nuclear SMR com 300 MW de potência exigiria investimentos da ordem de US\$ 1,2 bilhão, prazo de construção de cerca de seis anos e teria como vantagem um uso de menor quantidade de água para resfriamento dos reatores, o que amplia as opções para a construção dessas usinas, disse Cunha. Uma usina nuclear tradicional tende a ser construída em regiões de litoral, mais populosas, para poder usar a água do mar para resfriar os reatores. É o caso das usinas de Angra dos Reis (RJ). No caso das usinas SMR, as áreas remotas podem ser consideradas como alternativa para a construção. “Pode-se, por exemplo, colocar uma usina lá no meio da Amazônia”, disse Cunha.

No entanto, o avanço da energia nuclear requer soluções para alguns impasses como a melhor comunicação com a sociedade sobre o uso dessa fonte. Outro desafio passa pelo licenciamento ambiental das usinas, sobretudo por causa dos rejeitos radiativos, que demandam a construção de locais apropriados para o armazenamento desses resíduos.

A resistência da sociedade sobre a fonte nuclear tende a aumentar após acidentes nucleares, como o da usina japonesa de Fukushima, em 2011, quando a central foi atingida por um tsunami após terremoto de mais de 9 graus na Escala Richter. O desastre de Chernobyl, na Ucrânia, em 1986, nunca foi esquecido. Agora a guerra na Ucrânia voltou a reviver os temores de um acidente nuclear depois de a usina de Zaporizhzhia, em território ucraniano, ser alvo de ataques.

Leonam Guimarães, ex-presidente da Eletronuclear, afirmou que se ocorrer um acidente em Zaporizhzhia, “todo um trabalho de 30 anos [de evolução tecnológica] será perdido”, ameaçando qualquer plano de descarbonização. Ele fez a referência no evento “Nuclear Legacy 2022”, em comemoração aos 35 anos da Abdan.

No Brasil, os projetos de usinas nucleares tradicionais enfrentaram problemas, historicamente. Angra 3, por exemplo, teve paralisações das obras como resultado das investigações da Lava-Jato, o que afeta planos de expansão. “No mínimo, é preciso concluir Angra 3”, disse Cunha. As obras da usina foram retomadas este mês, com previsão de início de operação comercial em 2028.

No passado, houve planos ou manifestações favoráveis do governo para a expansão da oferta nuclear. O ex-ministro de Minas e Energia Edison Lobão chegou a anunciar a intenção de desenvolver plano para construir 50 usinas nucleares em 50 anos, meta tida na ocasião como

impossível. Em 2015, o ex-ministro Eduardo Braga estimou a construção de um conjunto entre quatro e oito usinas nucleares até 2030, chegando a 15 unidades até 2050.

O ex-ministro Bento Albuquerque sinalizou em sua gestão, por meio do Plano Nacional de Energia (PNE) 2050, a inserção de uma capacidade instalada entre 8 gigawatts (GW) e 10 GW em novas nucleares até 2050. O PNE 2050, anunciado no ano passado, reconhece a necessidade de aprimorar o marco regulatório da energia nuclear, de flexibilizar o monopólio da União e aprimorar a cultura de segurança nuclear, entre outros pontos, para viabilizar essa nova capacidade instalada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/11/2022

PORTO DO AÇU FECHA ACORDOS COM COMERC E TOTALENERGIES PARA ENERGIA RENOVÁVEL

Parceria visa geração eólica em alto-mar e planta de hidrogênio verde

Por Robson Rodrigues — De São Paulo

A Prumo Logística, controladora do Porto do Açu, firmou acordos com a TotalEnergies e com a Comerc para produção de energias renováveis no litoral do Rio de Janeiro. A ideia é promover estudos de apoio que viabilizem usinas eólicas em alto-mar (offshore) e unidades de hidrogênio verde na costa do empreendimento portuário.

Os anúncios são uma aposta para que o local se torne hub logístico de exportação de energias renováveis, e também atendam as demandas do mercado interno.

A francesa TotalEnergies deve desenvolver em até dois anos estudos de viabilidade para a implantação de torres em alto-mar com até 3 gigawatts (GW) de potência instalada. Já a brasileira Comerc prevê que no primeiro semestre de 2023 os estudos sobre a viabilidade econômica de uma unidade de hidrogênio verde devem sair.

As duas novas parceiras se juntam a outras, que recentemente anunciaram projetos no Brasil, como Shell Brasil, Equinor, EDF Renewables e Neoenergia. O porto conta com 2,4 GW de projetos de energia renovável em desenvolvimento, sendo uma plataforma para a industrialização de baixo carbono. Segundo a empresa, a projeção é que 20 GW de energia eólica offshore possam ser produzidas na costa próxima ao Açu.

O Porto de Açu movimenta 56 milhões de toneladas por ano, só atrás de Santos. O presidente, José Firmo, explica que em breve o porto poderá formar um sistema com foco na economia de baixo carbono. O local conta com o complexo térmico GNA, mas está atraindo empresas de combustíveis limpos, plantas solares e eólicas, com unidade de amônia e cluster de hidrogênio em um só lugar e com a possibilidade de disponibilizar a energia na rede.

Atualmente o Porto do Açu tem 50% de área ocupada na parte chamada de molhada e 15% da retroárea, ou a área seca, o que indica a capacidade de expansão na atração de novas indústrias.

Firmo diz que o potencial eólico está a uma distância de cerca de 20 quilômetros do porto, o que traz grande vantagem logística. O Porto do Açu é o ponto do litoral do Rio de Janeiro onde foi registrada a maior velocidade do vento. A região já conta com 33GW de projetos em licenciamento no Ibama.

Para a TotalEnergies o objetivo é se firmar em renováveis com foco em eólicas. Recentemente a petroleira comprou 34% da Casa dos Ventos por mais de R\$ 3 bilhões em uma joint-venture que pretende desenvolver, construir e operar em conjunto o portfólio de 6,2 GW.

“Eólica offshore é uma oportunidade incrível para o Brasil ter aço com zero carbono. Hoje temos aço no modelo tradicional, mas podemos trazer mais valor agregado para esse produto ao promover

a produção de hidrogênio verde ao invés de sermos apenas exportadores de amônia, ou seja, commodity”, explica Firmo.

No caso da Comerc, a empresa nasceu como comercializadora, mas vem diversificando os negócios e com aposta na transição energética. O foco está no desenvolvimento de projetos industriais verdes baseados em hidrogênio.

“Temos visto um avanço grande por hidrogênio no país, o que nos chamou a atenção é a visão diferente do que apenas a exportação. A posição geográfica e a vantagem em renováveis para soluções em hidrogênio que não se resume a exportação e, sim, explorar oportunidade de transformar esse insumo em vantagem para produtos verdes” afirma o CEO da Comerc, André Dorf.

O diretor de Novos Negócios da Prumo, Mauro Andrade, acrescenta que a parceria com a Comerc visa entender os números sobre o projeto e qual a competitividade do hidrogênio verde vai apresentar. Soma-se ainda que a empresa tem a expertise em comercialização, o que será um diferencial neste momento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/11/2022

TRIBUNAIS IMPEDEM COBRANÇA DE TRIBUTOS SOBRE CARGAS ROUBADAS

Decisões garantem benefício fiscal concedido a exportadoras vítimas de roubo

Por Joice Bacelo — Do Rio



Henrique Erbolato: decisão importante também para discussão sobre perda técnica — Foto: Divulgação

Empresas que atuam com exportação e têm a carga roubada no trajeto para o porto ou o aeroporto ou mesmo no ambiente alfandegário, além da perda financeira, precisam lidar com os efeitos tributários do crime. Estados e União exigem o pagamento de impostos que estão atrelados às mercadorias roubadas.

A exportação garante isenções fiscais. Está na Constituição Federal. Só que como não há, nesses casos, a confirmação do envio da carga

para fora do país, a administração pública considera que o benefício deixa de existir. Por isso, as cobranças.

Mas as companhias vêm recorrendo à Justiça e têm conseguido decisões favoráveis. Há casos recentes na Justiça do Estado de São Paulo e também no Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3), que julga conflitos envolvendo a União em São Paulo e Mato Grosso do Sul.

A decisão da Justiça de São Paulo beneficia uma trading de commodities. A empresa celebrou contrato de exportação de café. Mas no trajeto para o porto, o caminhão foi interceptado por criminosos, o motorista ameaçado e a carga roubada.

A empresa registrou boletim de ocorrência e recebeu indenização da seguradora, o que minimizou a perda financeira. Tempos depois, no entanto, foi surpreendida pelo Estado de São Paulo com uma fatura de R\$ 170 mil de ICMS.

Para evitar a lavratura de auto de infração e aplicação de multa, optou por pagar o imposto. Em seguida recorreu à Justiça e obteve o direito à restituição. A decisão foi proferida pela 15ª Vara de Fazenda Pública da Capital.

Também neste ano, pouco antes, o TRF-3 já havia proferido decisão parecida num caso envolvendo a União. Os desembargadores se debruçaram sobre o maior roubo de ouro da história do país.

Três empresas vítimas do crime recorreram à Justiça para não perder benefícios fiscais atrelados à venda da mercadoria.

O crime aconteceu no terminal de cargas do aeroporto de Guarulhos há cerca de três anos. Oito homens com roupas de policiais e distintivos entraram no local e, em menos de três minutos, carregaram mais de 700 quilos de ouro prestes a ser exportados.

A exportação confirmaria o benefício fiscal. Só que como houve o roubo, a operação não foi concluída. A Receita Federal entendeu pela perda do benefício e vinha cobrando os tributos que, sem o direito à isenção, acabaram ficando descobertos.

Esse entendimento foi chancelado em primeira instância, mas as empresas recorreram e conseguiram reverter no tribunal. Os desembargadores da 6ª Turma decidiram, de forma unânime, por manter o benefício fiscal.

Estava em discussão, nesse caso, o regime chamado “drawback”. Essa sistemática suspende, temporariamente, os tributos sobre a importação de insumos usados na produção de mercadorias destinadas à exportação. Porém, se a venda não é realizada no prazo de até dois anos (um ano prorrogável por mais um), o exportador é obrigado, pela legislação, a recolher os impostos suspensos. Com encargos.

Para os desembargadores da 6ª Turma do TRF-3, no entanto, o caso do roubo tem especificidades. “A obrigação de exportar não se cumpriu por motivo não atribuível aos exportadores, que teriam esgotado sua atuação no processo de exportação”, consta na decisão (processo nº 5003293-43.2020.4.03.6119).

Representante das empresas nesse caso, Giuseppe Melotti, do Bichara Advogados, afirma que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça (STJ) configura roubo como caso fortuito ou de força maior. “E, sendo assim, exclui a responsabilidade tributária do sujeito passivo”, diz.

No caso relativo ao Estado de São Paulo, a discussão é um pouco diferente. A Fazenda Pública alegou, na ação judicial, que o fato gerador do ICMS é a saída da mercadoria do estabelecimento do contribuinte.

Argumentou, além disso, que o processo de exportação envolve duas etapas distintas. A primeira seria a transferência dos grãos do produtor para a trading. A segunda, a transferência da mercadoria da trading para o adquirente final no exterior. Se não confirmada a exportação, disse, há incidência do tributo. “Pois houve a efetiva saída da mercadoria do estabelecimento do produtor e a negociação entre o produtor e a empresa”, sustentou no processo.

Para o juiz Kenichi Koyama, da 15ª Vara de Fazenda Pública, que julgou esse caso, no entanto, não funciona dessa forma. Ele afirma, na decisão, que não é a saída da mercadoria do estabelecimento que configura fato gerador de ICMS, mas a mudança de titularidade do bem e cita que há jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) nesse sentido.

“Sendo assim, a ocorrência do fato gerador do ICMS não se realiza nos casos de roubo ou furto da mercadoria, antes de sua entrega ao adquirente, uma vez que não concretizada a operação mercantil”, frisa.

O juiz também usou como base para a sua decisão jurisprudência firmada no STJ sobre cobranças de IPI. Em julgamento realizado no ano de 2018, a 1ª Seção - que uniformiza o entendimento a ser adotado nas turmas que julgam as questões tributárias na Corte - decidiu contra a incidência do imposto sobre mercadoria roubada no trajeto entre o estabelecimento industrial e o destino de venda.

A decisão, dada em processo da Philip Morris Brasil, foi unânime e confirmou o entendimento adotado nas turmas desde o ano de 2012 (ED 734.403).

“O precedente, embora trate de IPI, aplica-se ao caso por seguir a mesma lógica. O fato gerador do IPI, assim como do ICMS, não é a saída do produto do estabelecimento industrial, mas a efetiva conclusão da operação mercantil, consistente na entrega do produto ao comprador”, afirma o juiz Kenichi Koyama (processo nº 1041240-21.2022.8.26.0053).

Representante da empresa nesse caso, Henrique Erbolato, sócio do escritório Santos Neto Advogados, considera a decisão importante para casos de roubo de carga e também para fomentar discussões sobre um outro transtorno comum entre empresas que atuam com exportação de commodities: a perda técnica.

Uma empresa, por exemplo, celebra contrato para exportar 60 toneladas de grãos de soja. No transporte até o local de embarque, no entanto, é comum que alguns grãos se quebrem ou caiam dos veículos, reduzindo o peso total da carga a ser enviada para fora do país. É sobre essa situação que o advogado se refere.

“Embora o motivo da quebra de exportação seja distinto, a discussão jurídica é a mesma”, diz Erbolato. “Se a empresa iria exportar 60 toneladas de grãos, mas perdeu 0,1 tonelada, por exemplo, essa 0,1 não foi comercializada internamente, simplesmente se perdeu no transporte pela própria natureza do produto e não poderia ser fato gerador de ICMS”, complementa.

O advogado cita dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) que indicam o tamanho do problema para o agronegócio: entre 0,5% e 1% do volume das exportações acabam ficando pelo caminho - por roubo ou perda técnica. Não se tem notícia de decisões judiciais, no entanto, que favoreçam as empresas sobre a perda técnica.

Em nota, a Procuradoria-Geral do Estado de São Paulo informa que a cobrança do tributo tem previsão na Lei Estadual do ICMS e também no Convênio ICMS nº 84, editado no ano de 2009 pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). Afirma ainda que interpôs apelação contra a sentença e o recurso está pendente de julgamento no TJSP.

Já a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), que atuou nos casos envolvendo a União, também foi procurada pelo Valor, mas não retornou até o fechamento da edição.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 18/11/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONTRATAÇÕES E EÓLICAS NO RADAR DÃO PERSPECTIVAS DE EXPANSÃO AO APOIO MARÍTIMO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 18/11/2022 - 20:30



Arquivo/Divulgação

Abeam observa concorrências para emprego de mais 50 embarcações até junho de 2023. Frota em AJB cresceu e vêm se mantendo acima de 400 barcos de apoio

Após período de redução da frota e ociosidade de aproximadamente 70 embarcações e de custos adicionais durante a pandemia, o segmento de apoio marítimo voltou a apresentar boas perspectivas de crescimento. A Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) observa que estão em curso concorrências para a contratação de mais 50 barcos de apoio offshore até junho de 2023. O PDE 2031, da Empresa de Planejamento Energético (EPE), traz a previsão de 38 novas plataformas comissionadas até 2031 — a maior parte para operação em águas profundas e ultraprofundas. Entre 2022 e 2026, a Petrobras prevê 15 novos FPSOs em seis campos. Outra demanda no radar são embarcações para suporte a projetos de geração de energia no mar, como instalações eólicas.

“Temos um cenário positivo. Depois de muitos momentos de angústia com a crise de 2014/2015 e com a pandemia de Covid, (...) hoje começamos a ter a retomada das contratações, com perspectiva de ingresso de outras concessionárias. Temos novamente mais de 400 embarcações operando em AJB (águas jurisdicionais brasileiras). No momento de crise, mais uma vez o marco regulatório se fez importante, privilegiando a bandeira brasileira”, analisou a vice-presidente executiva da Abeam e do Sindicato Nacional de Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Lilian Schaefer.

Ela afirmou que, durante cerca de dois anos de pandemia, os custos operacionais das empresas de apoio marítimo para manter a frota disponível cresceram mais de 30% e o segmento precisou se manter resiliente. De acordo com a Abeam, que representa empresas que operam 85% da frota de bandeira brasileira, a Petrobras permanece como a principal contratante. A empresa detém em torno de 90% do mercado. Entre as demais contratantes dos serviços de apoio marítimo estão: ExxonMobil, Equinor, Galp, Shell, Total, BP, Chevron, Petrório, McDermott, Repsol e Dommo Energia.

“Com os leilões que aconteceram recentemente e o ingresso de outras petroleiras na indústria de O&G brasileira, estamos deixando de ficar dependentes apenas dos contratos Petrobras, mas ela ainda é principal contratante do setor e é um grande desafio para as empresas a execução de seus contratos, pela sua complexidade”, disse Lilian, que participou, nesta sexta-feira (18), do seminário ‘Economia Azul: Desenvolvimento, Desafios e Oportunidades’, promovido pelo Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro, com o apoio da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

Além da área de O&G, a Abeam percebe a energia eólica aparecendo com destaque nos debates setoriais e com grande potencial do país. “Tudo isso vai trazer um novo movimento para o setor: embarcações que serão empregadas, seja para exploração e produção de eólica, seja para produção de outras fontes de energias renováveis no mar. Para que haja essa exploração offshore, necessariamente, precisaremos de embarcações de apoio marítimo”, frisou Lilian.

Ela acrescentou que serão projetos de longo prazo, que representarão novas oportunidades de emprego de apoio marítimo com incremento e adaptação da frota existente. Lilian apontou a necessidade de celeridade na definição do marco regulatório para a exploração de energia eólica e defendeu a continuidade da política de fomento ao apoio offshore. “Quando se tem um marco regulatório estável e se traz segurança jurídica para os investidores, conseguimos atender à demanda, buscando a disponibilidade de frota brasileira”, afirmou.

A vice-presidente da Abeam/Syndarma voltou a dizer que a estabilidade regulatória é o maior desafio para o setor nesse momento. Ela lamentou que, depois de 20 anos para a consolidação de uma frota consistente e preparada, ainda seja necessário discutir este tema. Lilian mencionou que países como Noruega e Estados Unidos, onde a energia eólica offshore é desenvolvida, não se fala em instabilidade regulatória. "Aqui no Brasil estamos ainda brigando pela manutenção da política pública de fomento. É uma política de Estado e de longo prazo", enfatizou.

As empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam no apoio marítimo esperam que a bandeira nacional seja cada vez mais sólida para atrair investimentos, proporcionar economia de divisas, trazer empregabilidade e desenvolvimento para o país. "Com novo governo que se descortina e aguardamos ansiosos para que seja mantida nossa estabilidade regulatória", salientou. Lilian acrescentou que a atividade precisará cada vez mais de formação e disponibilidade de marítimos e que conta com apoio da Marinha para incentivar esse incremento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2022

PORTOS BRASILEIROS DEVEM SE ADAPTAR PARA FUTURO DE OPORTUNIDADES, APONTA CENTRONAVE

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 18/11/2022 - 17:00



Drone Fox Guarujá/Divulgação Santos Brasil

Armadores de longo curso avaliam que país precisa investir em infraestrutura, acabar com burocracias e rever excesso de regulação do mercado diante de uma economia global que vive um ciclo de transição

O diretor-executivo do Centro de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro, avalia que a economia global vive um ciclo de transição e existe um futuro cheio de oportunidades de crescimento para as exportações brasileiras. Ele

ressaltou que o Brasil precisa implementar uma série de mudanças, investir em infraestrutura, acabar com burocracias e rever o excesso de regulação do mercado. O diretor participou, nesta sexta-feira (18), do 41º Encontro Nacional de Comércio Exterior (Enaex 2022), em painel que discutiu propostas para reduzir o custo da logística de transporte no comércio exterior.

Segundo Loureiro, o Brasil precisa investir na infraestrutura dos portos brasileiros para poder receber porta-contêineres maiores. "Atualmente, no Brasil, operamos um navio de 10 mil TEUs. Queremos ter um de 14 mil TEUs, ter esse ganho de 40% de produtividade, sem aumentar número de escalas. Contudo, ele não entra nos portos brasileiros com facilidade, ou seja, temos que resolver essa incapacidade nossa de receber navios maiores para não perder a oportunidade", comentou.

Em outubro o país recebeu o navio CMA CGM Vela, o maior em comprimento a atracar no cais santista, com 347,48 metros e 14 mil TEUs. Entretanto, foi preciso todo um preparo para receber a embarcação, com seis rebocadores participaram do processo, sendo quatro deles diretamente no navio e outros dois dando suporte.

Loureiro também destacou a necessidade de investimento na infraestrutura que cerca os terminais e todos os modais como a capacidade de acesso ferroviário e rodoviário. "Quando falamos em investimento de infraestrutura, estamos falando de investimento de modais, especificamente, canal de acesso, balizamento, sinalização, a geometria do próprio canal. Desdobrando esses assuntos, vamos atingir uma infinidade de questões como questão regulatória de cadenciamento de área, questões ambientais etc", apontou.

Outro ponto amplamente discutido envolve a questão do uso de novos combustíveis. Atualmente, o transporte marítimo tem um impacto considerável no oceano e no planeta como um todo. Um estudo da Organização Marítima Internacional (IMO) estima que são consumidos por ano entre 250 e 300 milhões de toneladas de combustível, para uma emissão anual de 1.076 milhões de toneladas de CO₂. Isso equivale a 2,9% das emissões antropogênicas globais de CO₂.

Buscando mudar isso, o mundo inteiro está se adaptando e buscando alternativas menos poluentes. Existem navios, hoje, que estão saindo do estaleiro movidos a metanol, amônia, hidrogênio e GNL (gás natural liquefeito), por exemplo. "Tenho um associado que está produzindo uma série de navios, o primeiro com entrega para 2025, exclusivamente movido a metanol. São navios de 16 mil TEUs, mas eles não vêm para o Brasil porque aqui não entram e nem tem estrutura de abastecimento" alertou o diretor da Centronave.

Para Loureiro, o Brasil tem uma oportunidade gigantesca diante de uma nova geração de navios entrando em operação que necessitam de uma nova infraestrutura. "O mundo marítimo está fazendo uma transição energética e é uma coisa que já deveria estar acontecendo. Temos navios que não são movidos a combustíveis fósseis, mas eu diria que ainda temos 15 anos de convivência até que tudo mude", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2022

TRANSPETRO REDUZIU EMISSÕES EM 7% NOS ÚLTIMOS 12 MESES

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 18/11/2022 - 14:25



Arquivo/Divulgação

Transporte marítimo representa 93% das emissões da empresa. Presidente da subsidiária da Petrobras disse que iniciativas adotadas em projetos de eficiência energética vêm trazendo ganhos de eficiência

O presidente da Transpetro, Luiz Eduardo Valente Moreira, afirmou, nesta sexta-feira (18), que a empresa reduziu em 7% a emissão de CO₂ em suas operações nos últimos 12 meses. Ele explicou que é como se, nesse período, fosse zerado o equivalente ao emitido por dois navios por ano. Ele elencou que, além de uma redução importante nas emissões, o resultado representa economia do combustível e disponibilidade do insumo para oferta ao mercado, que no mundo reúne cerca de 60 mil navios.

O transporte marítimo representa 93% das emissões da Transpetro. Moreira destacou que a subsidiária da Petrobras adotou projetos-pilotos para redução do consumo de combustíveis. Ele disse que as iniciativas adotadas pela Transpetro em projetos de eficiência energética vêm trazendo ganhos de eficiência no período que vai de 2021 a 2023. Para o triênio seguinte (2024-2027), a empresa estuda para sua frota soluções como propulsão assistida por vento, lubrificação a ar do casco, auxílio de outra fonte de energia (PTO - Power Take-Off) e conexão de energia de terra.

"Navios têm vocação grande de cabotagem e muitas operações são feitas em terminais aquaviários. Para não haver consumo de combustível na fase de operação", disse Moreira durante o seminário 'Economia Azul: Desenvolvimento, Desafios e Oportunidades', promovido pelo Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro, com o apoio da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

Moreira projetou que, para o ciclo 2027-2030 (fase 3), a Transpetro olha para os combustíveis alternativos, retrofit para motores dual fuel, captura e armazenamento de carbono e hibridização de propulsão e geração. "Essa é uma jornada longa, mas impositiva que não temos como nos negar a

acompanhar: a evolução que a sociedade cobra em relação à logística de mar", afirmou. Atualmente, 90% das emissões da Transpetro se concentram no mar.

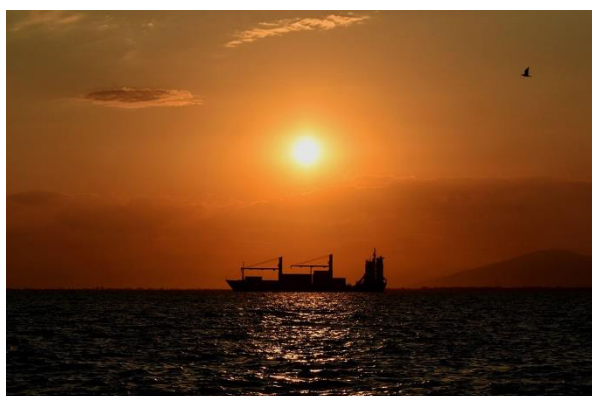
A Transpetro tem 36 navios em sua frota, com idade média de 7,9 anos, dos quais 11 suezmax, 5 Aframax, 1 Panamax, além de 4 navios de produtos claros, 6 gaseiros e 9 aliviadores DP, que totalizam 3,45 milhões de toneladas de porte bruto (TPB). Os 28 terminais aquaviários da empresa possuem 7 mil m³ de capacidade de movimentação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2022

FUTURO DA ECONOMIA AZUL ENVOLVE TECNOLOGIA E CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 17/11/2022 - 20:41



Em evento promovido pelo Cluster Naval do Rio de Janeiro, representantes da indústria marítima destacaram necessidade de evolução conjunta dessas duas frentes para desenvolvimento de uma economia do mar sustentável

Representantes da indústria marítima discutiram, nesta quinta-feira (17), os desafios para o desenvolvimento de uma economia sustentável marítima. Para a advogada Eliane Octaviano, a 'Economia Azul' exige repensar os paradigmas de competitividade e sustentabilidade que envolve um

conjunto de ações que exigem melhoria das condições de eficiência do setor, metodologias do ensino, investimento em treinamento, capacitação e em ferramentas de gestão de riscos e custos.

A advogada acredita que é essencial entender o que se espera de uma navegação sustentável e também da exploração de petróleo e gás sustentável. "Deve-se entender como ela atende as necessidades do comércio, a dinâmica da exploração da atividade empresarial, sem afetar a saúde pública e o ecossistema", comentou a jurista e professora da Maritime Law Academy, em painel do seminário 'Economia Azul: Desenvolvimento, Desafios e Oportunidades', promovido pela Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro (CTN-RJ).

Na ocasião, Eliane trouxe um dado importante: 80% dos acidentes em nível mundial ocorrem por erro humano da tripulação ou decorrência de instruções erradas de praticagem. "A elevada frequência de acidentes com danos ambientais tem incentivado a produção de legislação internacional visando a prevenção de acidentes, todavia a continuidade de ocorrência revela a reduzida eficácia da normativa", destacou.

Segundo a advogada, estudos apontam que o que falta para evitar acidentes não é legislação, mas sim a sua efetiva aplicação e cumprimento, investimento em capacitação e implementação de ferramentas de gestão de risco e crises.

Para o vice-almirante Renato Garcia Arruda, diretor de hidrografia e navegação da Marinha, em um mundo cada vez mais globalizado e diverso, é crucial investigar as potencialidades da ciência, tecnologia e inovação, incorporando-as em nossas atividades cotidianas. "A evolução tecnológica e capacitação profissional caminham lado a lado, de forma que, para se obter a melhor performance dos modernos equipamentos e sistemas, é necessária a devida capacitação do pessoal que vai operá-los", comentou Arruda.

O diretor-presidente da Confederação dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo na Pesca e nos Portos (Conttmf), Carlos Augusto Müller, acrescentou dados sobre a Fundação Homem do Mar (FHM). Inaugurada em 2004, ela atua no desenvolvimento de pesquisa e projetos

e no segmento educacional. Segundo Müller, a fundação possui o único simulador do hemisfério sul de alta complexidade e interatividade, com possibilidade de simular operações marítimas em tempo real incluindo fundeio, atracação e desatracação.

Müller destacou ainda que a capacitação continuada tem sido um diferencial competitivo para a marinha mercante brasileira. Ele afirmou, porém, que essas lições não parecem ser internacionalizadas. "O Brasil precisa tomar um caminho para ocupar internacionalmente o espaço que cabe à economia que nós temos. Nós não estamos fazendo isso de forma apropriada", declarou.

Segundo levantamento feito pela Conttmf, apesar de contar com a segunda maior frota mundial de navios-tanque de posicionamento dinâmico DPST (46), não existem embarcações desse tipo com bandeira brasileira. "Somos totalmente dependentes de outras bandeiras em função das políticas equivocadas da Petrobras que necessitam ser alteradas", apontou Müller.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2022

MINFRA REGULAMENTA APLICAÇÃO DE RECURSOS DO FMM PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 17/11/2022 - 20:21



Arquivo/Divulgação

Portaria incorporou especificações para postulantes de empréstimos para investimentos em instalações portuárias e aquaviárias, incluídos pelo BR do Mar

O Ministério da Infraestrutura editou uma portaria com normas gerais de pedidos de prioridade de apoio financeiro com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). O texto, publicado no Diário Oficial da União desta quinta-feira (17), incorporou especificações para os postulantes de empréstimos do fundo setorial para investimentos em instalações portuárias e aquaviárias, incluídas entre os possíveis beneficiados pela resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN), publicada em julho. A alteração é um dos efeitos da Lei 14.301/2022, que instituiu o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar).

O ministério reiterou que as obras de infraestrutura portuária e aquaviária agora também poderão receber apoio financeiro FMM com acesso a empréstimos com taxas atrativas junto a bancos públicos federais. "Além de regulamentar o processo de aprovação de projeto e de liberação de recursos para obras de infraestrutura no segmento, a portaria tem como objetivo digitalizar os requerimentos, facilitar a gestão dos contratos de financiamento com recursos do fundo e adequar os prazos de contratação, aumentando a efetividade da política pública", afirmou a pasta em nota.

Além de obras de infraestrutura, os recursos continuarão a ser pleiteados para projetos de construção de embarcações e execução de outros serviços navais, como reparo, manutenção e docagem de embarcações no Brasil — historicamente principais demandas do FMM. Pelas regras atuais, esses serviços podem ser realizados em empresas especializadas ou estaleiros brasileiros a partir da contratação de empréstimos por empresas brasileiras e estrangeiras, bem como públicas não dependentes.

Uma fonte ouvida pela Portos e Navios avaliou que a portaria não foi discutida e foi publicada a quatro dias (úteis) da próxima reunião ordinária (51ª) do CDFMM, prevista para quinta-feira (24). "Não faz sentido fazer reunião do FMM para aprovar projeto. O ideal seria cancelar essa reunião.

Sem discutir com ninguém a portaria até agora e a pouco mais de um mês de acabar o governo”, comentou a fonte, que prefere não ser identificada.

Outra dificuldade identificada no novo regramento do Minfra é a necessidade de entrega do projeto para o fundo setorial analisar já com o cronograma de obra pronto. A avaliação é que as datas são definidas somente depois de contratado o financiamento já que, sem a garantia do crédito, a obra não tem sinal verde para começar. “Como pode entregar o cronograma da obra se o projeto nem foi contratado ainda? O que existe ali é expectativa. Se houver financiamento, acertará o cronograma de obra com o estaleiro. Quando não se sabe, como pode contratar o cronograma de obra?”, indagou um agente de forma reservada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2022

CONHECER OPERAÇÕES AJUDARÁ ENQUADRAMENTO DE EMBARCAÇÕES DE SUPORTE A EÓLICAS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 17/11/2022 - 17:57



Arquivo/Divulgação

Para Antaq, definição será importante porque já existe entre regulados preocupação sobre eventual aumento de custos conforme as regras de afretamento estabelecidas

O aumento de operações marítimas a partir do desenvolvimento de eólicas offshore no Brasil, previsto para os próximos anos, trouxe de antemão a necessidade de enquadramento de embarcações de suporte a essas instalações pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Para o gerente de

regulação da navegação da Antaq, Sérgio Oliveira, a agência precisará conhecer bem a operação, a instalação e a manutenção antes do devido enquadramento do tipo de embarcação de suporte aos parques eólicos offshore.

“Nesse início, teremos que aprender as operações, conhecer e fazer esses enquadramentos a partir dos serviços que essas embarcações vão realizar, de maneira a evitar custos adicionais, mas também observar a política pública existente — se ela tem certa proteção ou certa reserva de mercado para que haja desenvolvimento”, disse Oliveira, nesta quinta-feira (17), durante o 3º Workshop de Eólica Offshore e Energia Renovável do Oceano, promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena).

O tema enquadramento, segundo Oliveira, é importante porque já existe entre os regulados a preocupação sobre aumento de custos, seja pela circularização, seja pela necessidade de interveniência de uma empresa brasileira de navegação (EBN), que possa impactar a competitividade do negócio. “Dependendo do serviço que estiver sendo prestado, ou do momento em que essa embarcação estiver atuando nesses empreendimentos, saberemos qual tipo de enquadramento será dado e a questão regulatória que precisamos enfrentar. Mas, para isso, precisamos conhecer a necessidade dos empreendimentos”, reforçou.

Atualmente, a Lei 9.432/1997 tem na definição de navegação apoio marítimo o suporte logístico a instalações que atuam na lavra e pesquisa de petróleo e hidrocarbonetos, mas não trata expressamente da energia eólica ou de outras fontes que potencialmente possam ser exploradas em águas territoriais brasileiras. Hoje essas embarcações poderiam ser enquadradas, como de apoio marítimo, ou de cabotagem — dependendo das dimensões e características.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 147/2022
Página 53 de 53
Data: 18/11/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Oliveira salientou que o formulador de políticas públicas estabelecerá se haverá a necessidade de modificar a legislação para destravar os investimentos e se esses empreendimentos deverão ser atendidos por EBN ou ser a própria empresa com embarcação estrangeira. “Essas provocações vão surgir com avanço desses empreendimentos. Esse é o desafio para a agência fazer os devidos enquadramentos e dar entendimento regulatório pacificado”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 18/11/2022