INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 117/2022
Data: 19/09/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)....4

ANTAQ TRABALHA PARA SEGURANÇA JURÍDICA NOS PORTOS 4
APM TERMINALS INVESTE EM PROJETOS NO BRASIL 5
MINISTRO MARCELO SAMPAIO: PAÍS CONTARÁ COM INFRAESTRUTURA ADEQUADA 5
CAPACIDADE DEVE SER PRIORIDADE NOS PORTOS BRASILEIROS 7
DEBATE SOBRA A ANTAQ REÚNE AUTORIDADES EM SANTOS 8
BUROCRACIA ATRAPALHA DOCAS, DIZ SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS 10
CONFIANÇA E ESTABILIDADE: RECEITA PARA INVESTIR NOS PORTOS 11

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS....12

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NO MÊS DE JULHO REGISTRA CRESCIMENTO DE 2,2% 12

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF....13

RESTAURAÇÃO DE ROTA DO AGRONEGÓCIO NO CENTRO-OESTE, NA BR-158/GO, É CONCLUÍDA 13
UMA DAS PRINCIPAIS RODOVIAS DO CENTRO-OESTE, BR-080 CHEGA A 46,6 QUILÔMETROS REVITALIZADOS 14
NA ABERTURA DA SEMANA NACIONAL, MINFRA ASSINA ACORDO COM MDR PARA AUMENTAR SEGURANÇA NO TRÂNSITO 14
PROJETOS DE RODOVIA E DE MANUTENÇÃO DE AEROPORTOS NO NORTE TÊM EMISSÃO DE DEBÊNTURES APROVADAS 15

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF 16

BRASIL E ESTADOS UNIDOS FIRMAM ACORDO DE RECONHECIMENTO MÚTUO ENTRE ADUANAS 16
BRASIL E POLÔNIA VÃO ELIMINAR DUPLA TRIBUTAÇÃO SOBRE A RENDA 17
SPU ANTECIPA RELAÇÃO DE 27 IMÓVEIS DA UNIÃO DISPONÍVEIS PARA VENDA EM OUTUBRO 17
AGRICULTORES JÁ CONTAM COM PERFIL PERSONALIZADO NA PLATAFORMA GOV.BR 21
SAIBA COMO SÃO ORGANIZADAS AS INFORMAÇÕES QUE COMPÕEM O PLOA 21

PORTAL PORTO GENTE 23

CONSTRUIR O PORTO DE SANTOS VERDE ATÉ 2030 23

BE NEWS – BRASIL EXPORT 24

EDITORIAL – NA EXPECTAVA PELA REGULAMENTAÇÃO DA BR DO MAR 24
NACIONAL - HUB – CURTAS 24
Debêntures 1 .... *25*
Debêntures 2 .... *25*
Debêntures 3 .... *25*
Malha Oeste *25*
NACIONAL - TCU APRESENTA AUDITORIAS FEITAS NA FIOL 25
NACIONAL – ENTREVISTA - MARIO POVIA SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA 26
NACIONAL - IMPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA BRASILEIRA PELA CHINA DEVE CAIR EM 2023 30

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP....31

BP BUNGE PROMOVE CAMPANHA DE CONSCIENTIZAÇÃO DE MOTORISTAS 31
RAÍZEN VIRA PRINCIPAL FORNECEDORA DE COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO DA AZUL 31
PREÇO DO ETANOL CAI EM 16 ESTADOS, MOSTRA ANP; MÉDIA NACIONAL RECUA 2,83% 32
GOVERNO DA UCRÂNIA MANTÉM ESTIMATIVA DE SAFRA DE GRÃOS EM 2022 EM 50-52 MI T 32
HMM, PANASIA ESTUDARÁ SISTEMA DE CAPTURA DE CARBONO A BORDO 33
AUMENTO NAS TARIFAS PORTUÁRIAS É DEBATIDO EM CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO 34
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO É DISCUTIDA EM PAINEL DO V CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM 36
POVIA FALA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DA SPA NO FECHAMENTO DO 1º DIA DO V CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM 37

JORNAL O GLOBO – RJ....39

PETROBRAS REDUZ PREÇO DO DIESEL EM 5,78% A PARTIR DESTA TERÇA 39
SENADO DISCUTE USAR EMENDAS DE RELATOR E FURAR TETO DE GASTO PARA GARANTIR NOVO PISO DA ENFERMAGEM 40
NOVO NAVIO DE APOIO AO PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO SERÁ CONSTRUÍDO COM CINTURÃO ESPECIAL DE AÇO 41

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP 41
MERCADO REDUZ ESTIMATIVAS DE INFLAÇÃO PARA 2022 E 2023, QUE CONTINUAM ACIMA DA META 41
BC EUROPEU CRIA 'PONTUAÇÃO CLIMÁTICA' PARA DESCARBONIZAÇÃO DE TÍTULOS NEGOCIADOS NO MERCADO 42
EMBRAER ANUNCIA PARCEIRA PARA DESENVOLVER OPÇÃO DE REABASTECIMENTO AÉREO TÁTICO ÁGIL 43
SETOR ELÉTRICO BRASILEIRO VIVE UMA ROBUSTA SAFRA DE 'JABUTIS' 44
VALOR ECONÔMICO (SP) 45
MINÉRIO DE FERRO CAI MAIS 0,8% NO MERCADO À VISTA, PARA US$ 97,70 POR TONELADA 45
RAÍZEN ASSINA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO PARA AZUL 45
BNDES ESTUDA CONCESSÕES FLORESTAIS COM BASE NA VENDA DE CRÉDITOS DE CARBONO 46
PORTAL PORTOS E NAVIOS 47
CONTÊINER FOI SEGMENTO COM CRESCIMENTO MAIS REGULAR NA CABOTAGEM EM 7 ANOS 47
SETOR MARÍTIMO DEMANDA SOLUÇÕES INOVADORAS PARA MOTORES 48
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 51
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 51

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANTAQ TRABALHA PARA SEGURANÇA JURÍDICA NOS PORTOS

Aumentar capacidade para terminais de contêineres é meta no Porto
Por: ATribuna.com.br

Aumentar capacidade para terminais de contêineres é meta no Porto Foto: Carlos Nogueira

A segurança jurídica é um dos pilares de atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsável pela regulação do setor. É o que afirma o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery. Segundo ele, o pilar é fundamental para encorajar os investidores a trazer os recursos para o Brasil e desenvolver a infraestrutura portuária.

“Isso passa, dentro da agência, por todo um processo de estruturar projetos consistentes, que tragam segurança para o investidor e previsibilidade de que as regras do jogo não serão alteradas. É um dogma na Antaq, para que a gente tenha um ambiente de negócios cada vez mais atrativo, que traga mais investimentos para o País e para o setor portuário”, garante.

Eduardo Nery ressalta que as perspectivas são muitos boas, com muitos leilões realizados este ano e a primeira concessão de um porto público, o de Vitória, com a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

“E ainda temos investimentos importantíssimos, como as concessões do Porto de Santos, que estamos em fase muito adiantada, e do STS10 (terminal no Saboó, em Santos), um terminal importantíssimo de contêineres para aumentar a capacidade”.

Segundo o diretor da Antaq, ainda está prevista uma série de arrendamentos simplificados, de áreas menores, mas que são importantes para diminuir a ociosidade dos portos brasileiros.

“Ou seja, tem um cenário muito interessante para investimentos ainda este ano em todo o País”, explica Nery.

Xerife da concorrência
O superintendente-geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Barreto, afirma que o caminho para a segurança jurídica é complicado, mas passa essencialmente pelo caráter técnico e pela previsibilidade nas decisões dos agentes estatais.

Ele destaca a importância do papel do Cade na área portuária, que existe justamente para aumentar a competitividade. “O Cade é o xerife da concorrência no Brasil. Nosso objetivo é garantir que tenhamos um ambiente de maior concorrência. Assim, há maior inovação, melhores serviços e melhores preços ao consumidor, beneficiando a sociedade como um todo”.

Para realizar a missão, o Cade atua em diversos eixos, faz análises de todos os processos de fusão e aquisição e investiga condutas que podem gerar prejuízo à ordem econômica. “Atuamos em todos os setores da economia, inclusive o da infraestrutura”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/09/2022

APM TERMINALS INVESTE EM PROJETOS NO BRASIL

Apesar disso, empresa aponta insegurança
Por: ATribuna.com.br

O head of terminals Americas da APM Terminals, Leo Huisman (no centro) Foto: Ton Molina/ Divulgação

O head of terminals Americas (chefe de terminais para as Américas) da APM Terminals, Leo Huisman, disse que a empresa investe no Brasil porque há grande potencial de mercado. “Estou animado com o Brasil e sua capacidade”. A APM Terminals, com sede na Holanda, atua com terminais em mais de 40 países com tecnologia de ponta.

“O Brasil é a usina da economia da América Latina, tem capacidade e habilidade que vão atender a transformação que está acontecendo nos serviços de carga. Me dói dizer que os tipos de navios que são trazidos para o Brasil não são do mesmo tamanho dos que vemos na América do Sul e no Caribe. Vocês precisam de portos para atender os grandes navios do mundo”, diz Huisman.

Ele afirma que o cenário brasileiro é complexo. “Sinto em dizer, mas o Brasil não é um país para amadores”. Para ele, falta segurança jurídica para ampliar os investimentos no País.

“É bom para quem joga na defesa e tem medo do progresso. O sistema é feito para defesa. Somos obrigados a ficar vigilantes. Quem será que vai nos atacar? Quais os interesses? Será que o interesse é regulatório, é judicial? Nunca sabemos. Nunca sabemos o que vai acontecer na semana que vem. Não existe segurança legal ou regulatória. Existe um bom diálogo com o governo, com ministros e os chefes dos órgãos regulatórios. Então, eu acho que o raciocínio lógico vai prevalecer. São pessoas de talento que são atrapalhadas pelas pessoas que jogam na defesa”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/09/2022

MINISTRO MARCELO SAMPAIO: PAÍS CONTARÁ COM INFRAESTRUTURA ADEQUADA

Ministro da Infraestrutura demonstra otimismo com o setor portuário
Por: ATribuna.com.br

Ministro Marcelo Sampaio participou do evento por vídeo Foto: Ton Molina/ Divulgação

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, demonstra otimismo com a infraestrutura portuária existente no País e acredita que haverá expansão adequada para absorver a demanda futura. Para ele, o setor portuário no Brasil tem sido “resiliente” e se mostrado pronto para os desafios.

“Isso nós temos visto devido, em especial, à participação do setor privado, fazendo investimentos importantes, seja nos arrendamentos, nos terminais de uso privado ou nas desestatizações que estamos promovendo”.

Sampaio afirma que o Governo Federal tem trabalhado para prover infraestrutura em todo o País, especialmente para os portos. “É um setor responsável por 94% das exportações e importações do nosso País. O Brasil tem demonstrando uma segurança, um lastro econômico grande”.

Para o ministro, as desestatizações dos portos vão colaborar para esse aumento da capacidade e competitividade. Foi feita a primeira da história este ano, na Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), do Porto de Vitória, e agora estão previstas as privatiza-ções em Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos.

“O Porto de Santos, que já é o maior do Hemisfério Sul, está se tornando também o melhor, com gestão profissional. Quando temos um setor privado corajoso, ousado para investir no segmento, e um corpo técnico por parte do serviço público, encontramos a sinergia para dar certo”.

Sampaio destaca que o Brasil deve crescer muito nos próximos anos e que a próxima safra do agronegócio baterá recorde, com exportação de mais de 300 milhões de toneladas. “O Brasil começa o processo de reindustrialização, mais um desafio para a nossa infraestrutura. Mas tenho certeza que estamos preparados para esse desafio. Vamos sair desse rótulo de país em desenvolvimento para um país desenvolvido”.

Muito a avançar

Consultor na área de infraestrutura, economista e professor da FGV, Gesner Oliveira explica que ainda há muito a fazer. A primeira questão importante, diz ele, é aumentar consideravelmente o investimento em infraestrutura, o que automaticamente geraria ganhos para a economia.

Oliveira apresenta dados: nos últimos 20 anos o Brasil investiu, em média, 2,2% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura, enquanto a média mundial foi de 3,8%. Há países, porém, muito acima disso, como a Índia (4,7%) e a China (8,5%).

“Nos anos 70 o Brasil investia em infraestrutura mais de 5% do PIB, mas não conseguimos manter e hoje temos uma defasagem muito grande. É um grande desafio que precisa ser alcançado”, ressalta o consultor.

Outra situação citada pelo economista é a diferença do que deveria ser investido em transporte e logística e o que realmente é gasto. Ele explica que o setor deveria receber, ao menos, 2,26% do PIB, mas fica com apenas 0,35%.

“Isso tem um enorme impacto sobre a chamada competividade sistêmica da economia e, naturalmente, sobre os fatores de produção. Por que os salários no Brasil são tão baixos? Porque a produtividade é baixa. É a infraestrutura que cria produtividade e condições para que os rendimentos aumentem”.

Para o professor, ampliar a capacidade portuária atraindo investimentos privados é fundamental. “Retomada do crescimento, com aumento nas importações e exportações, é fundamental para nosso crescimento sustentado”.

Exemplos internacionais

Espelhar-se em boas práticas internacionais é uma maneira de fazer o setor portuário brasileiro atrair investimentos, aumentar a capacidade e a eficiência. O gerente-geral da Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa, busca exemplos dos Estados Unidos, Europa e China, locais onde a empresa opera.

“Um deles é a ferrovia. Se você compara a malha ferroviária do Brasil com a dos Estados Unidos e da Ásia, realmente estamos bem atrás. Isso acaba encarecendo os custos, não dando competitividade para a nossa operação. Até porque o agronegócio sai do meio do País, da região central, para buscar os portos para exportação. Então, as ferrovias são muito importantes”.

O que emperra a expansão, explica Costa, são os altos investimentos. Para ele, é necessário que o Governo faça os aportes. “Deixar isso só nas mãos do particular fica muito difícil. Você olha os

Estados Unidos e a Ásia, por que eles estão desse tamanho? Justamente por causa de investimentos governamentais".

Verticalização
Ex-secretário do Ministério da Economia, Cesar Mattos afirma que há uma tendência de verticalização no mundo. Isso acontece quando os armadores, donos dos navios, também controlam os terminais de contêineres.

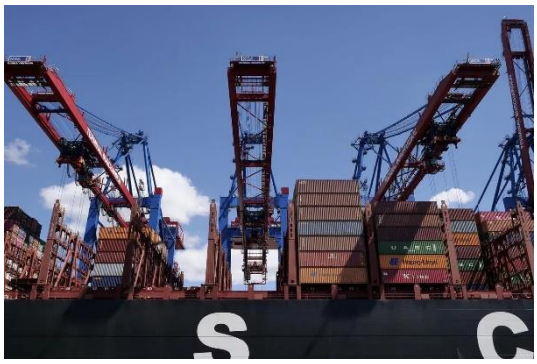
"Não é uma anticompetitividade ou fechamento de mercado. Há várias histórias de eficiência em verticalização em portos no mundo todo. Tem um movimento mundial generalizado de integração vertical em portos, que mostra mais flexibilidade, confiabilidade e operações mais rápidas".

Espanha
O diretor de projetos do Porto de Valência, na Espanha, Jonas Mendes Constante, explicou que o porto espanhol movimentava anualmente 300 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), há 25 anos. Hoje, chega a 6 milhões de TEU e vai passar a 10 milhões de TEU nos próximos anos. Já é o quarto maior porto da Europa.

"O primeiro passo é planejar com muita antecedência, não esperar a demanda chegar. Em 2010, investimos em uma nova infraestrutura, que vai dobrar o tamanho do porto, e licitamos só há dois anos. O segundo é a filosofia de conectividade, que é o que resolve o problema do importador e exportador. Quem cria conectividade? O armador".
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/09/2022

CAPACIDADE DEVE SER PRIORIDADE NOS PORTOS BRASILEIROS

Aumento da estrutura portuária vai melhorar o serviço, baratear os custos da operação e atingir toda a população
Por: ATribuna.com.br



Os gargalos logísticos de toda a cadeia portuária brasileira foram destaque no Summit Portos 2022, realizado em 1º de setembro, em Brasília; foram três painéis para debates Foto: Pixabay

A capacidade para receber e escoar cargas está diretamente ligada ao nível de serviço que é oferecido. Para facilitar a explicação, o consultor em logística multimodal Luis Claudio Montenegro dá um exemplo simples de associar. Em uma rodovia, capacidade é quantos veículos cabem ali. Mas para saber o nível de serviço dessa estrada, é preciso verificar o fluxo, se tem congestionamento, se os carros estão muito próximos, se há acidentes.

"Isso define o nível de serviço, que vai definir um novo nível de capacidade. Acima daquilo, você está oferecendo um péssimo serviço, que terá um custo social e econômico que vai atrapalhar o desenvolvimento", detalha Montenegro.

Quando se fala de terminal portuário, que faz parte do sistema integrado de transporte dos portos, nível de serviço ruim pela falta de capacidade se traduz em filas, seja de caminhões, trens, contêineres ou navios. Isso gera desperdício de dinheiro, estoques parados e insegurança logística.

"No caso de portos, definimos muito a capacidade pela taxa de ocupação de berços, de áreas. Para ter capacidade portuária, começamos pela eficiência, mas há um limite naquela infraestrutura

existente. A partir daí, pouco se pode fazer. Nós estamos no segundo estágio, que é expandir a infraestrutura", explica o consultor.

Para o diretor de projetos especiais do Ministério da Economia, Bruno Nunes Sad, o estoque de infraestrutura no Brasil é "caótico", muito pequeno para um país que tem potencial e quer ser de primeiro mundo.

"Então, precisamos fomenta os investimentos na área. O cenário internacional não para de crescer, não para de inovar, mas nossos portos não estão adaptados aos novos (e maiores) navios, o que é extremamente perigoso para a nossa economia".

Planejamento
Diretor-presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) do Governo Federal, Mateus Szwarcwing afirma que o planejamento integrado de transportes amadureceu muito. Hoje, diz ele, existe um plano estratégico pronto até 2035.

"É uma visão de longo prazo, está pronto e estamos desenvolvendo planos táticos setoriais: terrestre, aquaviário, portuário e aeroviário. O planejamento vem avançando e a questão de ser integrado é interessante. Antes, quando se fazia planejamento do setor terrestre, se levava em conta uma capacidade ilimitada dos portos. Hoje, contamos cada especificidade".

Burocracia
A superintendente institucional de logística da Suzano Celulose, Patricia Lascosque, afirma que a empresa está fazendo a sua parte. São bilhões em investimentos para melhorar a logística e aumentar a competitividade em relação aos concorrentes.

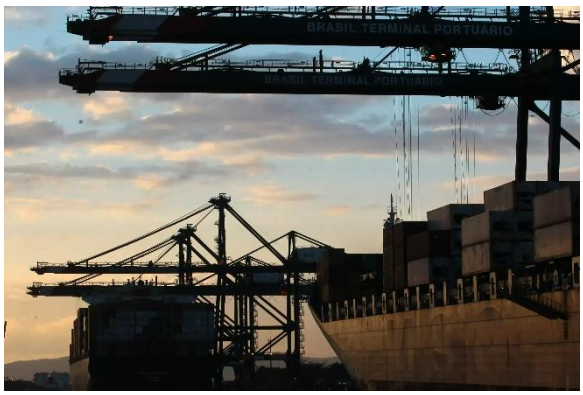
"Eu diria que falta ainda a contribuição do Estado, mesmo com a gente assumindo boa parte do que seria a infraestrutura necessária ao nosso negócio. É preciso diminuir a burocracia e aumentar a agilidade e a eficiência (do Poder Público). Ainda estamos longe do que precisamos ter", diz ela.

Entre os desafios, capacidade deve ser PRIORIDADE NOS PORTOS BRASILEIROS

Aumento da estrutura portuária no País vai melhorar o serviço, baratear os custos da operação e atingir toda a população
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/09/2022

DEBATE SOBRA A ANTAQ REÚNE AUTORIDADES EM SANTOS

Summit do Grupo Tribuna, com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, será na terça-feira
Por: Anderson Firmino



Agência viveu importantes transformações em sua história, o que trouxe novas atribuições. Foto: Matheus Tagé/AT A

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e sua atuação ao longo de 20 anos de existência são os temas centrais do encontro que acontecerá na próxima terça-feira, a partir das 14 horas, no auditório do Grupo Tribuna.

No Summit Antaq 20 Anos - A Regulação do Setor Portuário, são esperadas diversas autoridades e

especialistas no setor em Santos, entre elas os ministros da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas.

“O Porto de Santos, ao longo dos anos, sofreu por inúmeras questões e ter a oportunidade de celebrar 20 anos de uma agência com protagonismo dentro das operações e dos negócios portuários é de se admirar. A Antaq vem desempenhando um papel fundamental dentro de todo esse processo”, afirma o empresário e mediador do encontro, Maxwell Rodrigues.

Para ele, a oportunidade de reunir um grupo importante de participantes em um mesmo debate é importante para valorizar o Porto de Santos. “Também haverá a homenagem a todos os ex-diretores que contribuíram para que essa agência chegasse a um estágio tão importante dentro desse setor, que movimenta um terço da balança comercial do nosso País”, acrescenta.

Eficiência e aprimoramento
O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, lembra que a agência viveu importantes transformações em sua história, o que trouxe novas atribuições. Uma consequência disso é a evolução em termos de gestão e governança.

“O Tribunal de Contas da União tem o IGG (Índice de Governança, Organizacional e Gestão Pública) para medir os resultados das entidades da administração pública quanto à governança e à gestão.No último levantamento, a agência subiu mais de 80 posições, entre todas as instituições da administração pública. Entre as 11 agências reguladoras, somos a segunda em termos de IGG. Foram vitórias que se sedimentaram ao longo do tempo”.

Nery conta que a Antaq também vem investindo em intercâmbio com entidades internacionais, autoridades portuárias e instituições de ensino de referência internacional.

“Temos, por exemplo, um acordo de cooperação com a Fundação Valenciaport, e estamos encaminhando servidores para fazer cursos em um braço do Porto de Antuérpia, na Bélgica. A agência tem procurado se modernizar e acompanhar essa evolução do setor, para cada vez mais oferecer um serviço de qualidade à nossa sociedade”.

Sustentabilidade
De acordo com o diretor-geral da entidade, a preocupação com gestões sustentáveis também faz parte da autarquia federal. Prova disso é que, já em 2012, a Antaq lançou o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), seguido por outras agências.

“Esse ano, realizamos um trabalho importante, um diagnóstico, uma avaliação dos impactos provocados pelas mudanças climáticas. Foi feito um levantamento em mais de 20 portos nacionais e, agora, estamos numa segunda fase, aprofundando esses diagnósticos em três portos: Santos, Rio Grande e Aratu. É justamente para recomendar medidas mitigadoras para atenuar riscos”, complementa Nery.

Programação

14 horas - Welcome
14h30 - Abertura: 20 anos Antaq Eduardo Nery, diretor-geral Antaq
15h15 - Painel 1 – Os desafios das concessões nos portos do Brasil; mudança de rota
- Mediador: Maxwell Rodrigues
- Convidados: Mario Povia, secretario Nacional de Portos; Flávia Takafashi, diretora da Antaq; Bruno Stupello, diretor de Negócios da Santos Port Authority,; e Thiago Miller, advogado

16 horas - Coffe break
17 horas - Painel 2 - O futuro da regulação e a estabilidade jurídica necessária - Mediador:Maxwell Rodrigues - Convidados: Alexandre Cordeiro, presidente do Cade; Fernando Biral, presidente da

Santos Port Authority; Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq; e Eliane Octaviano, advogada e juíza arbitral especializada em Direito Marítimo
17h30 - Palestras com os ministros Bruno Dantas (TCU) e Marcelo Sampaio (Infraestrutura) Roda de debates com participação de Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq
18 horas - Homenagem à diretoria atual e membros que fizeram parte da história da Antaq 18h30 - Coquetel

21 horas - Encerramento
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/09/2022

BUROCRACIA ATRAPALHA DOCAS, DIZ SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS

Mário Povia participou do evento Summit Portos 2022, promovido pelo Grupo Tribuna, em Brasília
Por: ATribuna.com.br

O ministro participou do Summit Portos 2022, realizado em 1º de setembro, em Brasília Foto: Alexsander Ferraz/AT

Há tanta burocracia e tantos órgãos de controle que as Companhias Docas foram feitas para não funcionar, afirma o secretário nacional de Portos, Mário Povia. O ministro participou do Summit Portos 2022, realizado em 1º de setembro, em Brasília, evento que contou com três painéis para debates.

"A gente poderia ter resolvido alterando a lei, mas desistimos porque é simplesmente impossível. Se você for um gestor de Companhia Docas e não quiser fazer absolutamente nada, é a coisa mais tranquila do mundo".

Povia diz que justamente por isso houve a opção por desestatizar os portos. "Não é possível conviver com um negócio desse. É um setor que precisa de investimento intensivo, capital intensivo, gestão eficiente, gente incomodada com a ineficiência para a coisa dar certo".

Ele lembra também que o setor portuário, quando administrado pelo Poder Público, precisa fazer licitação para tudo, desde a dragagem do canal do estuário até a ocupação de áreas. "Quando você não escolhe (quem vence a licitação faz o serviço), está sujeito a ter um parceiro que não é ideal", comenta o secretário nacional de Portos.

Perdas
Povia entende que há muito a ser melhorado e que os portos brasileiros estão longe do ideal em termos de capacidade e eficiência, porém também acredita que houve melhorias nos últimos anos. "Santos, por exemplo, já viveu momentos piores. Hoje, o complexo santista vive um bom momento, o que não significa que não pode melhorar".

O secretário nacional de Portos afirma que ainda há dificuldade com legislação dentro dos portos organizados, com muita burocracia e controle externo, o que dificulta manejar os contratos com a rapidez e a dinâmica que o setor precisa. "Já foi pior. Fizemos duas ou três minirreformas. Hoje, trabalhamos com menor nível de interferência, mas longe do ideal, longe de um regime jurídico que se assemelha mais aos terminais de uso privado. Mas estamos indo para o caminho da desestatização, da concessão dos portos".

Ele diz que é importante ter governança para permitir que o privado contrate em regime privado. "As empresas públicas foram desenhadas para operar em regime de mercado".
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/09/2022

CONFIANÇA E ESTABILIDADE: RECEITA PARA INVESTIR NOS PORTOS

Caminho para investimento e expansão de áreas portuárias no Brasil depende de segurança jurídica e previsibilidade
Por: ATribuna.com.br

Patricio Junior, diretor da Terminal Investment Limited (TiL) Foto: Ton Molina/ Divulgação

Não há outro caminho: a atração de investidores nacionais ou estrangeiros depende de segurança jurídica e um ambiente estável, previsível. Isso acontece em todas as áreas, mas no setor portuário é ainda mais relevante, porque o investimento em infraestrutura movimenta grandes aportes financeiros e o retorno costuma ser de longo prazo.

Segurança jurídica e previsibilidade significam negócios 'redondos', que não serão emperrados por diferentes entendimentos de órgãos de Governo ou de controle ou prejudicados por mudanças constantes em legislações. Só com a sintonia de todos os envolvidos a logística portuária brasileira poderá alcançar a expansão necessária para atender a demanda. Com mais capacidade, o Brasil aumenta a competitividade em relação aos portos do resto do mundo.

Vale a pena investir
Essa foi uma das questões levantadas no Summit Portos 2022, realizado no último dia 1º pelo Grupo Tribuna, em Brasília, centro do poder decisório do País.

"Queremos mostrar que o Brasil é um país onde vale a pena investir. Nunca tivemos um momento tão positivo em termos de ter as autoridades escutando o setor privado", diz Patricio Junior, diretor da Terminal Investment Limited (TiL), empresa que investe em terminais no mundo todo.

Segundo ele, há uma evolução ao longo dos últimos anos, com uma maior troca de informações entre o Ministério da Infraestrutura (MInfra), o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

"Todo mundo está conversando e isso é muito positivo, porque você não fica batendo em cada lugar para pegar uma licença para investir e gerar novos empregos. O que a gente quer é um pouquinho de previsibilidade e segurança jurídica. Dinheiro para o Brasil, cada vez mais existe", destaca Patricio Junior.

O diretor da TiL ressalta que o Brasil está inserido no contexto mundial e disputando investidores com locais como França, África e Estados Unidos.

"O capital estrangeiro procura dois pontos importantes. O primeiro é a rentabilidade, porque é capital privado, não é vergonha fazer dinheiro, muito pelo contrário. E o segundo é onde esse dinheiro investido vai dar segurança. O Brasil, se enquadrando nessas duas questões, consegue atrair muito dinheiro".

Escutar muito
Patricio acredita que a evolução cada vez mais depende de conversas entre o Governo Federal e o setor privado, mas também do bom relacionamento entre a própria estrutura de governo. "O Ministério da Economia precisa conversar com o da Infraestrutura, que deve entender a Receita Federal. Os órgãos estando mais afinados, melhor será o produto final".

Como entrave recente, o representante da TiL cita um memorando recentemente assinado pelo Cade e Antaq, com aval do MInfra, que foi desfeito pelo Tribunal de Contas da União (TCU). "Isso

é insegurança jurídica, você pensa duas vezes para investir no Brasil quando vê fatos como esse. Mas essa situação tem diminuído. O TCU está começando a olhar o que fez, não para rever, mas para melhor tomar decisões em relação a pontos divergentes", pontua.

O diretor da TiL destaca que ninguém é dono da verdade, por isso o diálogo e as experiências internacionais são importantes. "Nós temos mais de 70 terminais no mundo, isso facilita para que as melhores práticas sejam divididas e as ruins, deletadas. O objetivo é cada vez mais gerar empregos, é isso que o capital estrangeiro vem fazer, além de ganhar dinheiro – o que não é vergonha".

Pronto para melhorar
O CEO da BTP, Ricardo Arten, que também participou do Summit Portos 2022, acredita que o Brasil tem caminhado na direção correta, mas precisa acelerar a atração de investimentos para melhorar a infraestrutura portuária o mais rápido possível.

"Quando você aumenta a capacidade de um porto, você amplia, logicamente, a competitividade do País. O Brasil representa hoje apenas 1,2% da economia mundial e, sem dúvida nenhuma, tem uma oportunidade gigantesca para aumentar esse percentual. Só aumentamos com muita capacidade para atrair tanto armadores quanto mais exportadores e importadores", afirma o executivo.

Para Arten, encontros como o Summit Portos 2022 são essenciais para unir todas as partes da cadeia portuária, especialmente as autoridades, que têm o poder de decisão nas mãos.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 18/09/2022

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NO MÊS DE JULHO REGISTRA CRESCIMENTO DE 2,2%

Navegação interior e cabotagem registraram crescimento de 16,8% e 5,4%. Entre as mercadorias, os produtos agrícolas e minerais tiveram alta de 8,3 e 3,6%, respectivamente

Brasília, 16/09/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgou, nesta quinta-feira (15), o balanço atualizado da movimentação dos portos brasileiros. De acordo com o Painel Estatístico da Agência, o mês de julho apresentou saldo positivo, com aumento de 2,23% na movimentação de cargas, no comparativo com o mesmo período do ano anterior, totalizando 109,7 milhões de toneladas.

Em relação aos perfis de carga, o destaque foi para carga geral, que teve crescimento na movimentação de 8,33%, influenciado pelo aumento da demanda da celulose (13,7%) e semirreboque (+185,4%), seguido do granel sólido que registrou alta de 5,89%, devido à alta do minério de ferro (2,9%) e do milho (54,2%). A carga conteinerizada teve crescimento de 1,93% e o granel líquido anotou queda de 7,55%.

No acumulado do ano, o setor movimentou 690,9 milhões de toneladas, com variação negativa em 2,5%, no comparativo com 2021. É importante lembrar que 2021 foi o ano recorde de movimentação nos portos brasileiros.

Navegações
A Navegação Interior continua apresentando elevações bem acima das outras navegações. No mês de julho, ela teve crescimento de 16,8%, com movimentação de 7,6 milhões de toneladas. Já a

cabotagem movimentou 24,9 milhões, o que permitiu a navegação obter variação positiva de 5,4%. A navegação de longo curso movimentou 76,9 milhões de toneladas no período. O número representou alta de 0,2% em relação ao mesmo mês de 2021. Entre as navegações, apenas a interior acumula alta de 8,5% no período de janeiro a julho, as demais tiveram redução.

Instalações portuárias
No mês de julho, os portos públicos tiveram crescimento de 8,5%, enquanto os privados registraram queda 0,9%. Em relação aos portos públicos, Santos (SP), Paranaguá (PR), Itaqui (MA) e Suape (PE) foram alguns que mostraram variação positiva no período, com movimentação de 11,7; 5,2; 3,1 e 2,2 milhões de toneladas, respectivamente. O destaque ficou para Santarém (PA), que registrou crescimento de 84,9% no período, tendo movimentado 1,5 milhões de toneladas.

Em relação aos terminais de uso privado (TUPs), o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou, com 15,9 milhões de toneladas (+7,2%). O Terminal de Tubarão (ES) ficou em segundo lugar, com 6,5 milhões de toneladas (-3,3%). Em terceiro, apareceu o Terminal Aquaviário de São Sebastião (SP), que movimentou 4,8 milhões de toneladas (+24,9%).

Produtos
A movimentação de mercadorias do setor de mineração registrou crescimento no mês de julho, com um total de 40,5 milhões de toneladas (3,6%). Além do aumento da exportação do minério de ferro, a bauxita (22%), o manganês (409,3%) e o minério de cobre (54,2%) também tiveram alta no comparativo com julho de 2021.

Em relação aos produtos agrícolas, os portos brasileiros movimentaram 28,4 milhões de toneladas (8,35%). Além do milho, também registraram crescimento: o açúcar (11,9%), a pasta de celulose (13,7%), óleo de soja (10,5%). No segmento de combustíveis, a movimentação registrou variação negativa de 7,8%.

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: 19/09/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RESTAURAÇÃO DE ROTA DO AGRONEGÓCIO NO CENTRO-OESTE, NA BR-158/GO, É CONCLUÍDA

Foram realizados serviços de alargamento da plataforma para a construção de acostamentos, entre outras intervenções que se estendem por 8,3 quilômetros da rodovia federal

Para reduzir o tempo de viagens, oferecer mais segurança e conforto a quem trafega pela BR-158/GO, a rodovia federal teve 8,3 quilômetros restaurados pelo Ministério da Infraestrutura. As intervenções incluem serviços de alargamento da plataforma para a construção de acostamentos, além da eliminação de um ponto crítico no trecho de chegada ao município de Jataí (GO). Com a conclusão do trabalho, o segmento foi liberado ao tráfego nesta segunda-feira (19).

As equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) fizeram reparos localizados e profundos, tratamento superficial duplo (TSD) e reforço em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ) em 8,3 quilômetros da estrada, no segmento localizado entre os quilômetros 255 e 263,3. A obra faz parte de um conjunto de ações que visam a eliminação de pontos críticos no trecho de acesso a pontos turísticos da região, como o aeroporto municipal e o parque agropecuário de Jataí.

Considerada uma das rotas do agronegócio do Centro-Oeste, o segmento restaurado fica próximo às obras do Contorno de Jataí, onde ocorrem serviços de prolongamento de pista e duplicação da ponte sobre o Rio Claro. A BR-158/GO é um eixo rodoviário de transporte de longa distância, que integra as regiões Norte às Sudeste e Sul de Goiás, ligando zonas produtoras de grãos do estado e de Mato Grosso aos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/09/2022

UMA DAS PRINCIPAIS RODOVIAS DO CENTRO-OESTE, BR-080 CHEGA A 46,6 QUILÔMETROS REVITALIZADOS

Trecho entre Uruaçu e Luiz Alves integra polo de extração de minérios em Goiás. Reparos incluem recomposição de pavimento e sinalização horizontal

As equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) fizeram reparos localizados e recomposição do pavimento - Foto: DNIT/Divulgação

Uma das principais rodovias do Centro-Oeste do Brasil, a BR-080/GO chegou a 46,6 quilômetros revitalizados no trecho entre os municípios de Uruaçu e Luiz Alves pelo Ministério da Infraestrutura. A região onde o segmento está inserido é polo de extração de minérios em Goiás, em cidades como Niquelândia, Alto Horizonte e Barro Alto.

As equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) fizeram reparos localizados e recomposição do pavimento, seguidos de microrrevestimento e sinalização horizontal, nos seguintes trechos: do quilômetro 228,20 ao 254,23 e do quilômetro 365,53 ao 385,83.

Considerada uma das mais estratégicas rodovias federais do Centro-Oeste brasileiro, com uma extensão total de 623,8 quilômetros, liga Distrito Federal ao nordeste mato-grossense. Em conjunto com a BR-153/GO, a BR-080/GO é responsável também por ligar Brasília (DF) com norte de Goiás e Tocantins, Maranhão, Mato Grosso e Pará.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/09/2022

NA ABERTURA DA SEMANA NACIONAL, MINFRA ASSINA ACORDO COM MDR PARA AUMENTAR SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Termo permite a realização de diversas ações de capacitação e educação nas cidades brasileiras

Semanas nacionais de Trânsito e de Mobilidade têm atividades previstas até 23 de setembro - Foto: Antônio Augusto/MInfra

O início da Semana Nacional de Trânsito (SNT) ficou marcada nesta sexta-feira (16) pela assinatura do termo aditivo de cooperação técnica para promover ações voltadas à melhoria de condições da mobilidade e segurança nas vias brasileiras. Assinaram o documento os ministros da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e do Desenvolvimento Regional, Daniel Ferreira, durante cerimônia em Brasília.

Assinado originalmente em 2021, o termo prorroga o prazo de vigência do acordo por mais 12 meses, a contar do dia 24 de setembro de 2022. Com base no acordo, estão em fase de finalização uma série de cartilhas digitais de capacitação sobre segurança no trânsito e mobilidade urbana para disseminação entre gestores e técnicos do poder público local.

As cartilhas estarão disponíveis no Portal Capacidades, do Ministério do Desenvolvimento Regional, que organiza a Semana Nacional de Mobilidade. Também serão realizados em conjunto, como previsto no acordo original, elaboração do cronograma de programação de seminários, a serem executados conforme cronograma estabelecido previamente, com prazo para finalização até setembro de 2023.

“Essa agenda tem um cunho social enorme e transforma realidades. Podemos nos conscientizar da importância do trânsito para o Brasil, porque estamos trabalhando para não só prover infraestrutura para os brasileiros, mas também para diminuir o número de mortes decorrentes das falhas por irresponsabilidades. De mãos dadas com a sociedade civil e com as instituições, avançamos na transformação do nosso país”, disse o ministro da Infraestrutura.

Projetos de segurança viária, comunicação, educação e saúde para o trânsito, usuários vulneráveis, capacitação, estudos, materiais técnicos, eventos e oficinas técnicas também estão previstos no acordo, além de alinhamento das políticas nacionais de trânsito e de mobilidade urbana, de forma a identificar pontos de potenciais melhorias nas políticas em tela, por meio de workshop e oficinas.

Reflexão
A assinatura do acordo acontece no mesmo dia do início da Semana Nacional de Trânsito, com o intuito de promover a reflexão sobre a importância de medidas de segurança no trânsito e sobre os enormes problemas que o uso excessivo de automóveis e motocicletas causa ao meio ambiente e ao bem-estar da sociedade, além de conscientizar a população sobre a necessidade da participação e da responsabilidade de todos, do pedestre ao motorista, para promover a segurança viária do país.

Tais ações contemplam questões relacionadas à infraestrutura viária brasileira, organização e alinhamento dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), mobilidade urbana, convivência pacífica no trânsito e outros aspectos. Será apresentado, durante a semana, o novo layout da Carteira Digital de Trânsito e a apresentação dos resultados no painel do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), que traçou a meta de reduzir o número de mortes e lesões no trânsito em 50% até 2030.

Ainda durante a semana, serão realizadas oficinas, lives sobre a importância da atualização e consolidação das normas para a segurança viária, além da entrada em funcionamento do Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), com o objetivo de premiar a boa conduta de condutores que não cometeram infração de trânsito nos últimos 12 meses. “São atividades e entregas variadas para levarmos um trânsito de mais qualidade e mais seguro, sempre priorizando vidas”, destacou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/09/2022

PROJETOS DE RODOVIA E DE MANUTENÇÃO DE AEROPORTOS NO NORTE TÊM EMISSÃO DE DEBÊNTURES APROVADAS

Títulos de crédito permitem redução de taxas sobre o imposto de renda para investidores

Dois projetos receberam autorização do Ministério da Infraestrutura para emissão de títulos de crédito: a Autopista Fernão Dias, na BR 381/MG/SP, e a manutenção de sete aeroportos na região Norte. Com a medida, os empreendimentos passam a ser considerados prioritários para a emissão de debêntures incentivadas, mecanismo de financiamento via mercado de capitais, alternativo às fontes tradicionais de financiamento. As autorizações foram publicadas no Diário Oficial da União, nas portarias nº 1.213 e nº 1.227, respectivamente.

Ambas as propostas poderão contar com a possibilidade da redução de taxas sobre o imposto de renda de empresas e de pessoas físicas — neste caso, ficam isentas do imposto de renda sobre os

resultados dos recursos. No caso da BR 381/MG/SP, no trecho entre Belo Horizonte (MG) e São Paulo (SP), o projeto de investimento em infraestrutura rodoviária proposto pela empresa Autopista Fernão Dias S.A. trata de serviços de recuperação, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração do lote rodoviário 5. Com extensão de 562,1 quilômetros, o trecho compreende intervenções como a implantação de 47,6 quilômetros de terceiras faixas, obras de artes especiais e passarelas sobre pistas duplas.

Bloco Norte
No setor aeroportuário, a medida se aplica ao projeto de manutenção, ampliação e exploração dos sete aeroportos que formam o Bloco Norte, concedido à Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A na 6ª rodada de concessões aeroportuárias, em abril de 2021. São eles: Aeroporto Internacional de Porto Velho - Governador Jorge Teixeira de Oliveira, em Rondônia; Aeroporto de Rio Branco - Plácido de Castro, no Acre; Aeroporto Internacional de Boa Vista - Atlas Brasil Cantanhede, em Roraima; Aeroporto Internacional Cruzeiro do Sul, no Acre; e os aeroportos internacionais de Manaus e de Tabatinga, e o aeroporto de Tefé, no Amazonas.

No total, até agosto de 2022, foram emitidas 10 debêntures incentivadas pelo Ministério da Infraestrutura, o que representa um montante de R$ 5,2 bilhões. Foram beneficiados seis projetos no modal rodoviário, dois no setor aeroportuários e dois no portuário. Desde 2019, o número referente ao segmento de transportes e logística chega a 54 emissões de títulos de crédito e um total de R$ 27,9 bilhões.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 19/09/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

BRASIL E ESTADOS UNIDOS FIRMAM ACORDO DE RECONHECIMENTO MÚTUO ENTRE ADUANAS

As empresas brasileiras certificadas como OEA-Segurança serão reconhecidas como mais seguras e de menor risco

A Receita Federal firmou na última sexta-feira (16/9) Acordo de Reconhecimento Mútuo (ARM) com a Aduana Americana oficializando a parceria entre seus Programas de Operador Econômico Autorizado. O evento de assinatura ocorreu, em Washington D.C, Estados Unidos, e encerrou uma longa jornada de negociações entre as equipes técnicas da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e do Serviço de Alfândega e Proteção de Fronteiras do Governo dos Estados Unidos da América, iniciada em 2015, com a assinatura do Plano de Trabalho Conjunto.

Os Acordos de Reconhecimento Mútuo (ARM) são acordos bilaterais ou multilaterais celebrados entre aduanas de países que possuam Programas de OEA compatíveis entre si, com o intuito de promover facilitação do comércio.

Com a assinatura do acordo Brasil-EUA, o Programa Brasileiro de OEA passa a ser compatível ao Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), um dos maiores programas de certificação em segurança da cadeia logística do mundo.

Assim, as empresas brasileiras certificadas como OEA-Segurança serão reconhecidas como empresas mais seguras e de menor risco e, em razão dessa maior confiabilidade, além dos benefícios já usufruídos na aduana brasileira, haverá redução do percentual de inspeções das exportações brasileiras para os EUA e prioridade da análise quando estas cargas forem selecionadas para verificação.

Exportações
Os Estados Unidos – destino de mais de 14% das exportações do país – são o segundo maior parceiro comercial brasileiro, representando mais de US$ 70,5 bilhões do valor transacionado em 2021. Nos últimos três anos, empresas que fazem parte do Programa OEA já foram responsáveis por 17% dessas exportações para os Estados Unidos e a assinatura desse acordo deve gerar aumento pela procura da certificação OEA-Segurança entre as empresas brasileiras.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/09/2022

BRASIL E POLÔNIA VÃO ELIMINAR DUPLA TRIBUTAÇÃO SOBRE A RENDA

Além de prevenir a sonegação fiscal, acordo deve incrementar o comércio e os investimentos bilaterais

Representantes da Secretaria Especial da Receita Federal do Ministério da Economia e autoridades tributárias do Ministério de Finanças da Polônia concluíram as negociações de um acordo que vai eliminar a dupla tributação sobre a renda e prevenir a sonegação fiscal.

O documento fortalece a cooperação entre as administrações tributárias dos países, promove o intercâmbio de informações e as melhores práticas tributárias internacionais, além de proporcionar maior segurança jurídica para as empresas transnacionais brasileiras e polonesas.

Espera-se, ainda, que o acordo incremente o comércio e os investimentos bilaterais. Segundo a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, em 2021, a corrente de comércio entre os países foi de aproximadamente US$ 1,8 bilhão.

A assinatura do documento amplia a rede brasileira de acordos para evitar a dupla tributação, especialmente com nações que integram a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), fato relevante para o ingresso do país como membro da entidade. Agora com a Polônia, serão 25 países membros da OCDE com acordos deste gênero firmados com o Brasil.

Nesta terça-feira (20/9), o acordo será assinado pelos respectivos ministros das Relações Exteriores, durante reunião bilateral, prevista para ocorrer nos Estados Unidos, entre os presidentes de Brasil e Polônia.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/09/2022

SPU ANTECIPA RELAÇÃO DE 27 IMÓVEIS DA UNIÃO DISPONÍVEIS PARA VENDA EM OUTUBRO

Localizados em 11 estados, bens estão avaliados em mais de R$ 61 milhões

A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União do Ministério da Economia (SPU/ME) apresenta nova relação de imóveis da União para a venda no mês de outubro. São 27 ativos localizados em 11 estados, avaliados em aproximadamente R$ 61 milhões. Os interessados devem enviar as ofertas eletronicamente, por meio do portal VendasGov.

As ofertas envolvem apartamentos, terrenos, gleba rural, terreno com benfeitorias, casa, armazém, edifício e sala comercial.

Onze ativos estão à venda por terem recebido Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI), mecanismo que permite que pessoas físicas ou jurídicas apresentem ofertas de compra para adquirir qualquer imóvel da União. São eles:

- Terreno avaliado em R$ 527.896,27, em Cajueiro da Praia (PI), na Estrada da Barrinha, Povoado Barrinha, cuja concorrência pública será em 3 de outubro;

- Terreno no Rio de Janeiro (RJ), na Avenida Venezuela 145, Saúde, avaliado em R$ 4.738.104, com certame no dia 4 de outubro;

- Terreno no Rio de Janeiro (RJ), na Avenida Venezuela 54/53, Saúde, avaliado em R$ 1.589.364, com concorrência pública no dia 4 de outubro;

- Terreno em Sabará (MG), Rua Dom Pedro II, s/n, Centro, avaliado em R$ 7.457.788,80, cuja concorrência pública está confirmada para 6 de outubro;

- Casa em Jales (SP), na Avenida Jânio Quadros 307, Centro, avaliado em R$ 318.500, com certame no dia 10 de outubro;

- Apartamento em Brasília (DF), na SQN 308 Bloco F, apartamento 102, Asa Norte, avaliado em R$ 1.130.000, com certame no dia 11 de outubro;

- Apartamento em Brasília (DF), na SQS 202, bloco I, apartamento 205, Asa Sul, avaliado em R$ 1.255.000, com certame no dia 13 de outubro;

- Terreno em Barão de Cocais (MG), na Estrada de Ferro (terreno da faixa de leito), avaliado em R$ 366 mil, com certame no dia 14 de outubro;

- Gleba rural no Butiá (RS), na Rodovia BR-290, s/n, na altura do então quilômetro 82, avaliado em R$ 789.600, com certame no dia 17 de outubro;

- Terreno com benfeitorias em Goiânia (GO), na Avenida Independência, Quadra 69-A, Lote 33, 5919, Setor Aeroporto, avaliado em R$ 582 mil, cuja concorrência pública está confirmada para 18 de outubro;

- Apartamento em Brasília (DF), na SHCGN 716, bloco A, apartamento 511, Asa Norte, avaliado em R$ 391 mil, com certame no dia 19 de outubro.

Outros oito imóveis – que ainda não receberam proposta de aquisição– também podem ser arrematados:

- Bandeirantes (PR) – Armazém avaliado em R$ 5.150.000 na Avenida Edelina Meneguel Rando s/n, Vila Macedo, com certame para o dia 5 de outubro;

- Ubiratã (PR) – Terreno situado na Rua Brasília, s/nº, Lote de terras 11-A, 12, 13 e 14 da Quadra nº 94, avaliado em R$ 688 mil, cuja concorrência pública será realizada no dia 5 de outubro;

- Salvador (BA) – Sala comercial na Avenida Estados Unidos 340, Edifício Cidade do Salvador, 10º Andar, Ala Direita, Sala 1002, Comércio, avaliado em R$ 552 mil, com a concorrência pública em 7 de outubro;

- Aracaju (SE) – Sala comercial situada na Travessa Benjamin Constant 106, Sala 25, Sobreloja, Centro, avaliado em R$ 35.250, cuja concorrência pública será realizada no dia 11 de outubro;

- São Cristóvão (SE) – Terreno no valor de R$ 27.600, podendo ser arrematado em 11 de outubro;

- João Pessoa (PB) – Terreno localizado na Avenida Esperança, Lote 6, Quadra 14, Loteamento Jardim Manaíra, Manaíra, com avaliação em R$ 956 mil e certame marcado para o dia 20 de outubro;

- São Luiz Gonzaga (RS) – Terreno localizado na Travessa Afonso Medeiros, Lote 7, Quadra 417, Centro, com avaliação em R$ 176 mil e certame para o dia 21 de outubro;

- São Luiz Gonzaga (RS) – Terreno localizado na Rua Júlio de Castilhos, Lote 14, Quadra 416, São Luiz Gonzaga, avaliado em R$ 139 mil e com certame marcado para o dia 21 de outubro.

Os editais, as fotos dos imóveis e outros detalhes estão disponíveis no portal VendasGov.
Como o processo é conduzido de forma virtual, as ofertas podem ser apresentadas até a data da sessão pública. Entretanto, para ocorrer a validação, é necessário anexar o comprovante de pagamento da caução, equivalente a 5% do valor do imóvel, que deverá ser efetivado na Caixa Econômica Federal, conforme edital. A oferta de maior valor vence a concorrência. Caso a proposta apresentada não seja a vencedora, a caução é integralmente devolvida.

Para registrar as ofertas é necessário possuir o cadastro único no GOV.BR. Os interessados devem acessar o portal VendasGov, fazer o login pelo GOV.BR e enviar suas ofertas. As sessões públicas são realizadas, sempre, às 10 horas ou às 15 horas.

Venda Direta
A SPU também já implementou um novo mecanismo para a alienação de imóveis da União: a venda direta. Na prática, ativos que não foram vendidos em licitações desertas ou fracassadas – tanto na modalidade de venda tradicional quanto pela Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI) – podem ser colocados na esteira de vendas com 25% de desconto. A medida já está em vigor no Portal VendasGov.

A formalização da solicitação de compra deve ser realizada pelo interessado, pessoa física ou jurídica, no sítio eletrônico, autenticado pela sua conta GOV.BR. Havendo requerimento de compra para o imóvel, a SPU iniciará o procedimento de venda em relação ao primeiro pedido, classificado conforme ordem cronológica, restando sobrestados os demais. A Secretaria se manifestará ao solicitante em até 15 dias corridos após o registro da solicitação.

No caso dessa modalidade de venda, deve-se observar a data limite para a realização de ofertas.

Atualmente, oito imóveis disponíveis para venda direta, no Rio Grande do Sul, Ceará, Goiânia, Sergipe e Rio de Janeiro podem receber ofertas:

- Rio de Janeiro (RJ) – Edifício na Praça Mauá, 7, Centro (Edifício A Noite), avaliado em R$ 28.923.972,32, disponível para venda direta até 18 de fevereiro de 2023;

- Fortaleza (CE) – Terreno na Rua Pedro I, 461, esquina com a Rua Major Facundo, Centro, de 845,79 m² e 646 m² de área construída, avaliado em R$ 2.344.220,12, disponível para venda direta até 17 de janeiro de 2023;

- Pacatuba (CE) – Terreno na Rua Clóvis de Castro, s/n, Loteamento Nova Pavuna, de 1.742,40 m², avaliado em R$ 191.182,07, disponível para venda direta até 25 de outubro de 2022;

- Alecrim (RS) – Terreno na Rua Presidente Vargas, s/n, lote 18, quadra 14, Centro, de 749 m², avaliado em R$ 79.875, disponível para venda direta até 29 de outubro de 2022;

- Porto Alegre (RS) – Terreno na Avenida da Azenha, nº 1.018, Bairro Azenha, de 972 m² e construção de 128 m², disponível para venda até 28 de outubro de 2022;
-
- Goiânia (GO) – Terreno na Rua Francisca Costa Cunha D. Tita, nº 460, Quadra 64-A, Lote 25, Setor Aeroporto, de 385,014 m², disponível para venda até 28 de março de 2023;

- Goiânia (GO) – Terreno na Rua das Garças, Quadra 11, Lote 15, Santa Genoveva, de 490 m², disponível para venda até 14 de fevereiro de 2023;

- Aracajú (SE) – Casa na Rua Espírito Santo, nº 85, Siqueira Campos, com terreno de 923,21 m² e construção de 663,37 m², disponível para venda até o dia 9 de março de 2023.

Setembro
Ainda neste mês de setembro acontecerão os seguintes certames para aquisição de imóveis:

Com Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI):
19/9 – Terreno em Goiânia (GO), na Avenida Independência s/n, Quadra 67, A, Lote 26-A, Setor Aeroporto, avaliado em R$ 713.375,99.

22/9 – Apartamento em Brasília (DF), na SQS 102, Bloco J, apartamento 606, Asa Sul, avaliado em R$ 824.255,87.

27/9 – Terreno em São Luiz Gonzaga (RS), na Rua Primeiro de Março, Vila Mário, avaliado em R$ 804 mil.

29/9 – Apartamento em Brasília (DF), na SQS 206, Bloco H, apartamento 605, Asa Sul, avaliado em R$ 963.138,34.

Sem Proposta de Aquisição de Imóveis (PAI):
20/9 – Rio Branco (AC), casa avaliada em R$ 1.400.400.

21/9 – Cruzeiro do Oeste (PR), terreno com benfeitorias localizado na Rua São José dos Pinhais, 621, Centro, avaliado em R$ 6.855.000.

21/9 – Astorga (PR), terreno com benfeitorias localizado na Rua Rodolfo Bernardelli, s/nº, Lotes 02 a 19 da Gleba Patrimônio Astorga, avaliado em R$ 3.686.250.

23/9 – Mucajaí (RR), terreno localizado na Rua José Bonifácio nº 293, Quadra nº 16, Centro, avaliado em R$ 116.155,64.

23/9 – Boa Vista (RR), terreno localizado na Rua Tota Terêncio, nº 665, Quadra 194, Lote 0135, Bairro Jardim Floresta, avaliado em R$ 206 mil.

26/9 – Laguna (SC), sala comercial localizada na Rua Roberto Pedro Prudêncio, SN, esquina com a rua Padre Walmor de Castro, Edifício Centro Executivo Izabel Prudêncio, Sala 4, Bairro Progresso, avaliada em R$ 180 mil.

26/9 – Curitibanos (SC), terreno localizado na Rua Ivo Balém, s/n, Bairro Bom Jesus, avaliado em R$ 77.250.

26/9 – Lages (SC), terreno localizado na Rua Virgílio Ramos, nº 38, Bairro Guadalupe, avaliado em R$ 206.250.

28/9 – Laranjeiras do Sul (PR), terreno localizado na Rua Sete de Setembro s/n, esquina com Av. José Campigoto, Lote 12, Quadra 145, Centro, avaliado em R$ 383 mil.

28/9 – Sarandi (PR), terreno localizado na Av. Deputado Borsari Neto 1063, Jardim Independência, Quadra de Terras 07-A, Subdivisão da Quadra nº 07, avaliado em R$ 930 mil.

30/9 – Caracaraí (RR), casa localizada na Av. Presidente Kennedy, nº 1436, Bairro Centro, Lotes 16 e 17, Quadra 05, Setor 1, avaliada em R$ 249.846,30.

30/9 – Boa Vista (RR), terreno localizado na Av. Ville Roy nº 5.267, Bairro São Pedro, avaliado em R$ 436.720,14.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/09/2022

AGRICULTORES JÁ CONTAM COM PERFIL PERSONALIZADO NA PLATAFORMA GOV.BR

Novo espaço reúne informações e serviços voltados aos trabalhadores do campo, como obtenção de créditos, cadastro de imóvel rural e capacitações, entre outros

A plataforma GOV.BR passa a dispor de um novo perfil de usuário direcionado a agricultores em geral. O perfil Agricultor reúne, em um só lugar, informações e serviços, como cadastro de imóvel rural, obtenção de créditos e apoio financeiro, solicitação de treinamento e capacitação, além de emissão de certificados, consultas a cadastros ou solicitações diversas.

No total, sete módulos compõem o perfil Agricultor, representando os principais momento de vida do produtor: Meu imóvel rural; Obter créditos e benefícios; Capacitação no campo; Produção e armazenamento; Inovação e tecnologia; Meus direitos, denúncia e aposentadoria; e Vivendo em cooperativa.

Dentre os serviços de maior destaque estão o acesso e a consulta à Garantia Safra, a obtenção do crédito Terra Brasil, a realização do Cadastro Nacional do Agricultor Familiar e o acesso ao Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (Pronaf). Futuramente, a plataforma oferecerá também o subperfil Agricultor Familiar.

Para ter acesso ao perfil não há necessidade de fazer cadastro. Basta acessar o GOV.BR e, na página inicial, em “Serviços Digitais por Perfil”, clicar no perfil Agricultor. O GOV.BR agora conta com mais seis perfis de usuários: Agricultor, Aposentado, Empreendedor, Trabalhador, Estudante e Motorista.

Até o final do ano, serão adicionados novos perfis de usuários na plataforma de relacionamento do governo com o cidadão. O objetivo é facilitar e agilizar o acesso aos serviços de maior interesse do público-alvo.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/09/2022

SAIBA COMO SÃO ORGANIZADAS AS INFORMAÇÕES QUE COMPÕEM O PLOA

Dados do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) são sistematizados com o uso de classificadores

A organização eficiente das informações que compõem o Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) assegura as melhores condições de análise da proposta pelo Congresso Nacional e de posterior tomada de decisões pelos parlamentares. Essencial para essa sistematização de dados, a metodologia dos classificadores informa em qual orçamento o gasto está alocado (Orçamento Fiscal, da Seguridade Social ou de Investimento das Empresas Estatais) e identifica como as despesas estão distribuídas entre os órgãos responsáveis por sua execução. O objetivo das políticas públicas a serem implementadas, as ações desenvolvidas para que essas políticas atinjam os resultados esperados e as áreas nas quais as despesas serão realizadas são outras classificações utilizadas. Essa metodologia e sua aplicação no PLOA 2023 são explicadas de maneira simples e didática no ***Orçamento Cidadão*** (https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/planejamento-e-orcamento/orcamento/orcamentos-anuais/2023/ploa/Orcamento_Cidadao_2023.pdf), ferramenta concebida pela Secretaria do Orçamento Federal (SOF) do Ministério da Economia, para tornar as informações orçamentárias acessíveis à sociedade.

Publicado em 31 de agosto, mesmo dia em que o PLOA 2023 foi entregue pelo Executivo ao Congresso Nacional, o Orçamento Cidadão registra que os R$ 5,7 trilhões estimados estão assim divididos entre os três orçamentos: R$ 3,59 trilhões no Orçamento Fiscal, R$ 1,44 trilhão no Orçamento da Seguridade Social e R$ 143 bilhões no Orçamento de Investimento de Empresas

Estatais. O primeiro inclui as despesas dos poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, do Ministério Público da União e da Defensoria Pública da União, além dos gastos com pagamento e rolagem da dívida pública federal. O Orçamento da Seguridade Social abarca as despesas com previdência, saúde e assistência. O Orçamento de Investimentos das Empresas Estatais engloba os investimentos das empresas em que União detém, direta ou indiretamente, a maior parte do capital social com direito a voto e que não necessitam de recursos fiscais para manter ou ampliar suas atividades.

Os responsáveis pela execução das despesas são, em geral, os órgãos que compõem a estrutura administrativa do Estado, de acordo com os temas das políticas públicas. São exemplos disso os ministérios da Saúde e da Educação. Em outros casos, o órgão pode não ser integrante de uma estrutura administrativa. “Encargos financeiros da União”, “Transferência a Estados, Distrito Federal e Municípios” e “Operações Oficiais de Credito” são categorias do orçamento em que essas despesas são organizadas e administradas.

Políticas públicas

Na classificação dos objetivos das políticas públicas a serem implementadas com recursos públicos do orçamento federal são especificados os problemas que deverão ser tratados e resolvidos. Um exemplo, na área de educação, é o atendimento de demandas para a ampliação de cursos de graduação, pós-graduação, e ensino, pesquisa e extensão nas universidades públicas para atendimento de necessidades do setor produtivo e da sociedade. No PLOA 2023, o Programa Educação Superior conta com despesa autorizada de R$ 11,04 bilhões, distribuída em 23 ações, segundo o Orçamento Cidadão.

Já as ações para o alcance desses objetivos são operações das quais resultam produtos (bens ou serviços) necessários à obtenção dos resultados esperados. No Programa Educação Superior, por exemplo, a ação “Funcionamento de Instituições Federais de Ensino Superior” consta do PLOA 2023 com recursos autorizados de R$ 3,67 bilhões. No mesmo programa há ainda recursos destinados à “Assistência ao Estudante de Ensino Superior”, no montante de R$ 1,07 bilhão.

As áreas das despesas – de acordo com o Orçamento Cidadão – são indicadas pela classificação funcional do orçamento, com função e subfunção. Um exemplo de função é “Saúde” e de subfunção, “Vigilância epidemiológica”. O PLOA 2023 tem 29 funções orçamentárias – entre as quais, Agricultura, Direitos da Cidadania, Educação, Energia, Gestão Ambiental, Segurança Pública e Transporte. Em seu capítulo 7, o Orçamento Cidadão elenca todas as funções e informa as respectivas previsões orçamentárias totais, explicitando o quanto desses montantes se refere a despesas obrigatórias, discricionárias e financeiras.

Despesas obrigatórias e discricionárias

O Orçamento Cidadão explica que as despesas obrigatórias são aquelas que a União tem a obrigação constitucional ou legal de realizar; as discricionárias são aquelas que a execução depende de escolhas do governo entre as prioridades da população e as financeiras são as que se originam de operações financeiras – em sua maior parte, empréstimos. As despesas obrigatórias e discricionárias formam as despesas primárias. No PLOA 2023, a previsão é de R$ 2,21 trilhões para as obrigatórias e R$ 98,98 bilhões para as discricionárias.

Publicado anualmente desde 2010, o Orçamento Cidadão é um dos documentos avaliados na pesquisa sobre orçamento aberto (Open Budget Survey), realizada pela International Budget Partnership (IBP). A pesquisa verifica e compara a transparência orçamentária em diversos países e, em 2022, conferiu ao Brasil a sétima posição, em um ranking de 120 países.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 19/09/2022

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CONSTRUIR O PORTO DE SANTOS VERDE ATÉ 2030

Editor Portogente

No direito ambiental contemporâneo tem-se consagrado que o agente causador obriga-se a reparar o dano, mesmo involuntário, em toda a sua extensão.

É indubitável o compromisso devido dos portos com o meio ambiente e a sustentabilidade. Um tema que vai muito além das convenientes mudas doadas pelos jardins botânicos. O mundo está em marcante transição, desenvolvendo uma nova forma de pensar e preservar o planeta. Portanto, é imperioso repensar a forma como produzimos, transportamos, consumimos e vivemos. Totalmente distinto de ser alarmista tampouco dificultar a conquista de metas ambiciosas. É hora de criar um futuro sem emissões e poluição.

Saiba tudo sobre o Porto Verde - Portogente.

Leia mais * Hidrovias do Porto de Santos sem planejamento, liderança forte e conhecimento técnico
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115011-hidrovias-do-porto-de-santos-sem-planejamento-lideranca-forte-e-conhecimento-tecnico

No ínicio dos anos 2000, os Portos de Long Beach e Los Angeles, nos Estados Unidos, implementaram um programa de qualidade do ar, destacando transportadores marítimo e terrestre com o Certificado Green Port, para elimiar a emissão de carbono. Uma campanha exitosa, fundamentada em cino princípios: proteger a comunidade dos impactos ambientais prejudiciais das operações portuárias; distinguir o Porto como líder em gestão e conformidade ambiental; promover a sustentabilidade; empregar a melhor tecnologia disponível para evitar ou reduzir os impactos ambientais e envolver e educar a comunidade.

Leia também * Porto de Santos e suas cidades portuárias como relação com futuro
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115004-porto-de-santos-e-suas-cidades-portuarias-como-relacao-com-futuro

Ao mesmo tempo dos portos de Long Beach e Los Angeles, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) também instituiu a agenda ambiental para os portos brasileiros, fundada em dois regramentos relevantes para controle dos impactos ambientais. O Sistema Integrado de Gestão Ambiental (Siga), para aprovação de projetos e o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), para controle dos índices ambientais, aplicados concomitantemente com as normas ISO específicas.

Confira mais * Distrito industrial e portuário da Alemoa carece de práticas ESG
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114930-distrito-industrial-e-portuario-da-alemoa-carece-de-praticas-esg

No caso do Porto de Santos, tomado como objeto de análise, na visão Porto Verde, a Santos Port Authority (SPA), a autoridade portuária, tem um Programa de Monitoramento e Controle Ambiental. Um contexto em que a abordagem segue princípios universais e bem conhecidos do Desempenho Ambiental. Tratando-se do comércio marítimo internacional, é definitivo haver o equilíbrio entre natureza, econômico, social, cultural e ambiental. comprometido com o futuro. Assim, ficar alinhado à Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU).

Leia mais * Uma solução pacífica e produtiva para o STS53 no Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114919-uma-solucao-pacifica-e-produtiva-para-instalar-o-sts53-no-porto-de-santos

**** Alberto Mourão defende porto de águas profundas em Praia Grande e melhor futuro do Porto de Santos***
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114995-alberto-mourao-defende-porto-de-aguas-profundas-em-praia-grande-e-melhor-futuro-do-porto-de-santos

Abordar o Porto de Santos como Porto Verde, projeta-o a um futuro entre os melhores portos do mundo e leva em conta que a cidade de Santos tem vulto histórico no movimento ambientalista. Uma conjuntura propícia para impulsionar o seu potencial de forma plural e atingir metas hoje inimagináveis. Num horizonte no qual o significado da sustentabilidade é óbvio e intolerante. Condição imprescindível para se ter protagonismo no comércio internacional a partir de 2030.

Leia mais * Ministro da Infraestrutura garante o túnel submerso do Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114652-o-ministro-da-infraestrutura-garante-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 19/09/2022

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – NA EXPECTAVA PELA REGULAMENTAÇÃO DA BR DO MAR
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O programa BR do Mar, série de medidas elaboradas pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) para impulsionar a navegação de cabotagem, aquela que ocorre ao longo da costa de um país, terá sua proposta de regulamentação enviada à Casa Civil nesta semana. A expectava é do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, Mário Povia, que falou sobre essa evolução do projeto em entrevista publicada na edição de hoje do BE News. A apresentação das normas à Casa Civil será uma ação decisiva para a aprovação das normas, necessárias para que a legislação prócabotagem seja efetivamente implementada.

Segundo Povia, o conteúdo da regulamentação já foi, inclusive, acordado entre as equipes técnicas do Minfra e do Ministério da Economia, este último, crítico de pontos do programa e que poderia criar algum obstáculo de última hora, atrasando a entrada em vigor do programa.

Incentivar a cabotagem é apoiar e impulsionar a logística do transporte de cargas no Brasil. É garantir que a utilização da navegação ao longo da costa - uma opção que, comparativamente a outros modais, é mais econômica e apresenta um menor impacto ambiental - estará fortalecida e potencializada, com uma legislação buscando facilitar seu desenvolvimento.

O setor de transportes está há meses na expectava dessa regulamentação. E isso não é por acaso, uma vez que o impacto esperado para a adoção do programa será sensivelmente positivo, de acordo com projeções do Minfra e de especialistas do segmento privado. Está mais do que na hora de se ter a BR do Mar regulamentada, com suas regras adotadas em definitivo. O Brasil precisa de uma matriz de transportes mais diversificada e um passo estratégico nessa direção é ter uma cabotagem impulsionada.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS
Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

DEBÊNTURES 1

O setor de transportes do Brasil foi beneficiado com a emissão de um total de dez debêntures incentivadas neste ano, até o mês passado, o que representou um aporte de R$ 5,2 bilhões. Esse capital foi aplicado em seis projetos rodoviários, dois aeroportuários e dois portuários. Desde 2019, essa estratégia de financiamento já foi adotada por 54 empreendimentos, com a liberação de R$ 27,9 bilhões. Os números são do Ministério da Infraestrutura, que autoriza esse tipo de investimento de longo prazo, via mercado de capitais.

DEBÊNTURES 2

As debêntures incentivadas são títulos de dívida emitidos por uma empresa. Quem os adquire está, na prática, emprestando recursos a essa companhia, recebendo, em troca, um rendimento de longo prazo por meio de juros.

DEBÊNTURES 3

Na última semana, o Ministério da Infraestrutura autorizou mais dois projetos a emir debêntures incentivadas. Um deles é o da concessionária Autopista Fernão Dias S.A., para a BR-381/MG/SP, no trecho entre Belo Horizonte (MG) e São Paulo (SP). A proposta prevê implantar 47,6 quilômetros de terceiras faixas, obras de artes especiais e passarelas sobre pistas duplas nessa rodovia, que tem 562,1 quilômetros de extensão. O outro projeto é o de manutenção, ampliação e exploração dos sete aeroportos do Bloco Norte, administrados pela Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A. São eles: Aeroporto Internacional de Porto Velho - Governador Jorge Teixeira de Oliveira (RO), Aeroporto de Rio Branco - Plácido de Castro (AC), Aeroporto Internacional Cruzeiro do Sul (AC), Aeroporto Internacional de Boa Vista - Atlas Brasil Cantanhede (RR), os aeroportos internacionais de Manaus (AM) e de Tabanga (AM) e o aeroporto de Tefé (AM).

MALHA OESTE

O projeto de relicitação da Ferrovia Malha Oeste já está formatado e deve ser publicado pelo Ministério da Infraestrutura “em breve”, informou o ministro Marcelo Sampaio, segundo o governador de Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja. Em visita ao estado no final do mês passado, Sampaio havia destacado que essa relicitação seria publicada até dezembro deste ano.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2022

NACIONAL - TCU APRESENTA AUDITORIAS FEITAS NA FIOL

Levantamentos mostrarão se cronograma de obras vem sendo seguido corretamente
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A Ferrovia de Integração Leste-Oeste passará por 20 municípios com a instalação de mais de 30 pátios de carga ao longo rota

O ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU), Augusto Sherman, apresentará uma série de auditorias feitas nas obras de construção da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol). As análises fazem parte do Fiscobras 2022 e serão apresentadas na sessão plenária desta quarta-feira.

O Fiscobras é o plano de fiscalização anual que engloba um conjunto de ações de controle do TCU com o objetivo de verificar o processo de execução de obras públicas financiadas, total ou parcialmente, com recursos da União.

Ao todo, serão três lotes analisados pelo ministro – 5F, 6F e 7F. Todos tratam do trecho compreendido entre Caeté e Barreiras, ambas cidades da Bahia. Vale ressaltar que os primeiros

relatórios da Corte de Contas nas obras do corredor 5F não tiveram achados que pudessem impactar no cronograma de obras.

A Fiol irá contribuir para o escoamento do minério de ferro e grãos, ao interligar a ferrovia ao Porto Sul, que está sendo construído no município de Ilhéus, em conjunto com o governo da Bahia, concluído até 2026. Ao mesmo tempo, desafogará as estradas e evitará o tráfego intenso de caminhões nos centros urbanos.

Na mesma sessão, o ministro Augusto Sherman relata um embargo de declaração contra decisão que negou recurso em tomada de contas especial que apurou os prejuízos verificados na execução das obras de construção do Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR).

Já o ministro Walton Alencar apresenta um relatório de auditoria que analisou as obras da Nova Subida da Serra de Petrópolis/RJ (NSS), pertenceteàrodoviaBR-040/MG/RJ.

Agências reguladoras
A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inicia hoje a sua reunião deliberava eletrônica. Destaque para análise do estabelecimento das metas anuais de produção para o quinquênio 2023-2027 da Ferrovia Norte-Sul (FNS).

Na mesma sessão os diretores apresentarão o termo de recebimento definitivo referente ao contrato de Subconcessão da Rumo Malha Central SA.

No dia seguinte a ANTT realiza a sua reunião de diretoria. Destaque para o relatório final da Audiência Pública nº 007/ 2022. A consulta tratou das minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da rodovia BR-381/MG, trecho com início em Belo Horizonte, no entroncamento com a BR262/MG (Sabará) até o entroncamento com a BR-116/ MG (Governador Valadares), com extensão de 304 km.

Também será analisada a proposta de regulamentação da Operação do Agente Transportador Ferroviário de Cargas (ATF-C) no Subsistema Ferroviário Federal (SFF). Os diretores analisam ainda a proposta de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e o início da cobrança de pedágio existentes P1, P2 e P3 do trecho concedido da BR-116/465/493/ RJ/MG.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realiza amanhã a sua reunião deliberava da diretoria. O único destaque fica para análise do recurso administrativo contra decisão que negou autorização para continuidade de obras e investimentos no Píer B do TPS, durante a relicitação do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Já a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou as inscrições para o Prêmio Antaq 2022. Os interessados em concorrer nas categorias de Iniciavas Inovadoras em Governança Socioambiental e Argo Técnico Cientifico devem atentar para o novo prazo de envio dos trabalhos e documentações exigidos no regulamento. O órgão não terá reuniões deliberavas nesta semana.

Congresso Até o fechamento desta edição tanto o Plenário da Câmara dos Deputados quanto o do Senado não haviam publicado suas respectivas pautas.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2022

NACIONAL – ENTREVISTA - MARIO POVIA SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, DO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

“O decreto precisa sair” diz Povia sobre BR do Mar

SECRETÁRIO DE PORTOS TAMBÉM REBATEU A IDEIA DE POSSÍVEIS DESAVENÇAS ENTRE MINFRA E ANTAQ NA MODELAGEM DE SANTOS

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Mario Povia durante o Santos Export, em agosto: segundo o secretário, o decreto que regulamentará o BR do Mar deve sair esta semana

"SANTOS É A JOIA DA COROA. É UM ATIVO ÚNICO. NENHUM LUGAR DO MUNDO ESTÁ DISPONIBILIZANDO UM ATIVO TÃO IMPORTANTE PARA A INICIATIVA PRIVADA. O MUNDO NÃO TEM EM AGENDA A PREVISÃO DE DISPONIBILIZAÇÃO DE ALGO TÃO GRANDIOSO. RISCO ALGUM DE NÃO TER INTERESSADOS"

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Mario Povia, afirmou que o decreto que regulamentará o programa de incentivo à cabotagem, o BR do Mar, deverá ser enviado à Casa Civil nesta semana.

"O decreto precisa sair. Precisamos virar essa página. Ele está na nossa consultoria jurídica pela segunda vez e deve sair para o Planalto na próxima semana", disse ele em entrevista exclusiva ao BE News concedida na úlma sexta-feira. "O texto está acordado entre os ministérios da Economia e da Infraestrutura (Minfra) e deve ter um pequeno trâmite na Casa Civil. Queremos entregar essa questão na caixinha do Planalto na próxima semana".

O secretário de Portos confirmou que os dois ministérios chegaram ao acordo de que o afretamento por tempo de embarcações estrangeiras ou de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) será de cinco anos.

Mario Povia também rebateu as informações de que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foi monocraticamente contrária à decisão de alterar o período de concessão do Porto de Santos.

Afirmou ainda que as companhias Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e do Pará (CDP) deverão ser qualificadas para desestatização na próxima reunião do Conselho do Programa de Parceria de Investimentos (CPPI). Confira a entrevista completa abaixo:

O TCU recentemente concordou em manter a decisão do Governo de não renovar arrendamento de terminal em Santos. Qual o ganho com essa decisão?
Essa decisão é importante e mantém o cronograma. É uma decisão marginal a todo o processo de desestatização e concessão do Porto de Santos. Tanto o STS 10 quanto o STS 53 caminham em paralelo, mas não inviabilizam a concessão em sendo estrito. O que precisamos é, durante o período pré-edital, fazer um balanço dos estágios do processo para informar aos interessados se essas áreas ficarão disponíveis ao concessionário ou se serão previamente licitadas.

A área de expansão do Porto de Santos foi retirada. O período também mudou. Para quem está querendo entrar nesse leilão, o porto fica menos atrativo?
Essa é uma oportunidade para colocar uma questão importante: muito se disse que a Antaq foi contra o ministro e isso não é verdade. Essa foi uma decisão em conjunto do BNDES, Minfra, PPI, SPA e Antaq. O BNDES disse que o porto já está atrativo por si só. Os dois cálculos para os dois cenários já haviam sido feitos. Prós e contras foram apresentados e o ministro, democraticamente, acolheu os argumentos do BNDES que argumentou que Santos já é atrativo por si só. Santos é a joia da coroa. É um avo único. Nenhum lugar do mundo está disponibilizando um avo tão importante para a iniciava privada. O mundo não tem em agenda a previsão de disponibilização de algo tão grandioso. Risco algum de não ter interessados. Tanto sabemos disso que vemos que colocar questões dentro da modelagem limitando o controle. Teremos uma boa briga de interessados. Os dois cenários [35+5 anos e 50 anos de concessão] já estavam feitos. Foi com as duas equações que o BNDES nos deu esse feedback.

Os cálculos foram refeitos com projeção de receita aumentada?
Não. Os dados macroeconômicos e de mercado foram sempre mandos. O único recálculo foi em função desse período de concessão. Diretamente a mudança aconteceria nos dois paybacks e nos fluxos de caixa. Mas não houve alterações de cket médio, projeções econômico-financeiras e outras premissas.

De qual ponto a audiência pública do BNDES sobre o Porto de Santos vai tratar especificamente?
O processo de desestatização de Santos vai como um todo para o TCU. Não é só concessão, mas venda da companhia. Vai passar pelo crivo do tribunal que já está tendo acesso a toda a base de dados produzida. Temos duas questões distintas. Uma é a concessão do porto e a outra é a desestatização da SPA. Esse segundo processo está com o BNDES e com o Ministério da Economia. O primeiro, nós estamos envolvidos umbilicalmente. Voltando ao BNDES, é preciso que haja atos formais para que seja concluído esse processo de desestatização. Aqui estamos esperando uma resolução do CPPI. Depois concluímos a audiência pública do banco, que está aberta e termina no dia 23. A partir daí o processo é anexado ao nosso e enviamos todos os papéis de desestatização e concessão para o TCU. O que posso dizer é que onde a corte de contas deruçará 90% de seu tempo será no modelo. E essa proposta está fechada. Estamos somente terminando as justificavas para colocarmos o modelo que será apresentado. De pendências aqui no Minfra, temos a questão da audiência da poligonal do porto e, nas próximas semanas, já soltaremos a conclusão. Ressalto que o TCU vem acompanhando todo o processo pari passu conosco.

O leilão acontecerá ainda este ano?
Claro que ainda temos algumas incertezas, mas com forte expectava de conseguirmos fazer na segunda quinzena de dezembro. Temos um prazo exíguo, mas estamos fazendo um estudo robusto para que o TCU não tenha dúvidas e peça novas instruções.

Os terminais STS 53 e STS 10 serão realmente entregues às novas concessionárias?
Em Santos o nosso plano A é colocar STS 53 e STS 10 para decisão da futura concessionária. Estamos trocando o pneu com o carro andando. Claro que é um poder de barganha de atratividade. Não que isso nos preocupe, até porque é uma circunstância de fato. Mas, sem dúvida, são duas cerejas nesse bolo.

Ainda sobre o TCU, como estão as questões do Porto de São Sebastião e de Itajaí? Qual a expectava?
Dúvidas e diligências pontuais. São Sebastião ainda tem algumas pendências, mas são questionamentos do relator que devem ser resolvidos nos próximos dias. A área técnica já emitiu parecer. Já Itajaí ainda não há relatório. Mas estão muito próximos da conclusão. O que há de diferença são os estágios. Itajaí e São Sebastião não são administrados por docas federais. Em ambos os casos acontecerá um processo de concessão pura. Claro que com características diferentes, mas modelos parecidos. Queremos bater o martelo ainda este ano. Estamos trabalhando com o cronograma de que o leilão de São Sebastião e de Itajaí aconteça no decorrer de novembro. No máximo, na primeira semana de dezembro. Tudo isso sem correria.

E quais os próximos portos cuja desestatização podemos esperar?
A Codeba (Companhia Docas da Bahia) já está qualificada para o Programa de Parceria de Investimentos. Houve todo um preparativo para que isso fosse feito. Ela já está com estudos em aberto. Depois temos os portos de Santa Catarina que já estão com a EPL. Como lá não é Docas Federal, há um rito próprio com a Empresa de Planejamento. Estou falando de São Francisco do Sul, Imbituba e Laguna. Em breve estaremos qualificando a CDRJ e CDP. Isso deverá acontecer na próxima reunião do CPPI. As possibilidades são grandes.

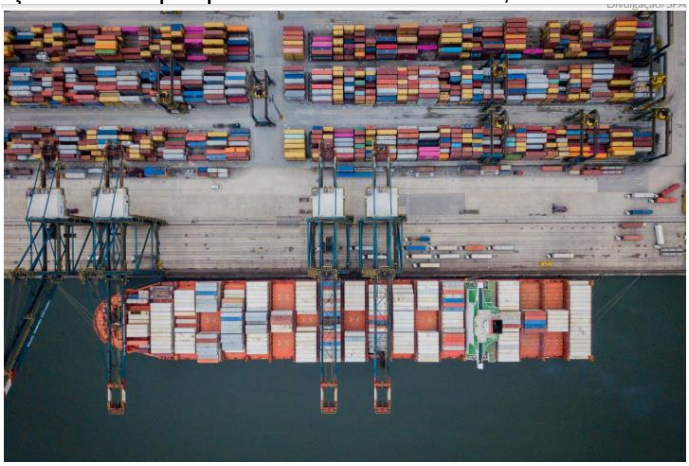
Sobre o decreto do BR do Mar, já há alguma previsão para que ele seja publicado? Esse atraso na saída desse decreto está ocasionando estagnação nos pedidos. Como o senhor entende essa questão?

Não acredito que estamos estagnados. Estamos conversando diariamente com as empresas de navegação, que estão interessadas em se inserir no programa. Eu concordo que o decreto precisa sair. Precisamos virar essa página. Ele está na nossa consultoria jurídica pela segunda vez e deve sair para o Planalto nesta semana. Sai acordado com o Ministério da Economia e ainda deve ter um pequeno trâmite na Casa Civil. O principal ponto de debate era sobre o afretamento por tempo de embarcações estrangeiras ou de EBNs. Já há um acordo entre os órgãos sobre o período. A decisão é de que os prazos sejam estipulados em cinco anos.

No BR dos Rios, há um interesse em fazer uma concessão patrocinada atrelada à concessão de rodovias? Como aconteceria isso?
Esse é um desejo que temos. Trabalhar em corredores logísticos. Não necessariamente um modelo que irá abranger hidrovias poderá abranger rodovias e ferrovias. Mas, de fato, isso é algo que estamos pensando para o programa. A ideia é conversarmos entre as secretarias. No caso, a de Portos e a de Transportes Terrestres e a de Fomento. Trabalhamos juntos e articulados. Não há um caso concreto em que estamos nos baseando. Temos algumas teses e casos potenciais. O que queremos, na verdade, é desenvolver uma visão holística de corredor, com licenciamento ambiental conjunto, o que faz mais sendo e é mais moderno. Olhamos a multimodalidade principalmente no sendo operacional. Mas, nesse caso, a multimodalidade viria em termos de infraestrutura. É uma outra vertente, mas muito interessante.

E quando haverá alguma publicação sobre o BR dos Rios?
Queremos ter algo no final de novembro. Devo sentar com o ministro no decorrer dessa semana para alinharmos a agenda e mostrar o que já temos de produção. Também vamos falar com o mercado no final de setembro e início de outubro para dividir o que estamos pensando. Devemos muito às hidrovias. Nunca vemos uma política pública para este setor. Será muito importante avançarmos, nem que seja minimamente nessa agenda. O que virá primeiro, uma série de decretos ou um PL? Ou vai vir por MP? Essa questão está em aberto. O ministro já sinalizou que essa matéria também é muito cara ao Congresso. Claro que a proposta irá para lá se for preciso. Mas há a possibilidade de fazer uma série de portarias e atos normativos que nos trarão avanços. Essa resposta virá somente após os encontros que teremos nesses meses.

O Reporto já está previsto para 2023. Agora, esse imbróglio em 2022 está trazendo um sentimento de ano perdido para o setor. Há o entendimento por parte da Secretaria de que o benefício deve ser estendido até 2024?
Precisamos definir uma estratégia. A nossa ideia era ter esse incentivo de forma perene. O setor merece, mas temos que respeitar algumas linhas de atuação. É um assunto dinâmico. Vamos ter um novo Congresso tomando posse e acredito que esse assunto pode ser discutido tendo essa possibilidade de renovação. Tudo que puder melhorar o setor, iremos fazer.



O secretário acredita que, apesar das incertezas, o leilão da Autoridade Portuária de Santos deve acontecer na segunda quinzena de dezembro
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2022

NACIONAL - IMPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA BRASILEIRA PELA CHINA DEVE CAIR EM 2023

Segundo relatório norte-americano, fatores econômicos e incertezas ainda impostas pela pandemia são alguns dos motivos

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

Divulgação

O mercado acredita que a queda nas importações chinesas não deve afetar os embarques brasileiros

As exportações de carne bovina à China, principal parceiro comercial do Brasil, devem ter uma queda de 19,4% no ano que vem, apontou o relatório do Departamento da Agricultura dos Estados Unidos (USDA), divulgado no último dia 8. De acordo com o documento, o consumo interno de carne bovina no País deve apresentar uma queda de 3% em 2023, com 9,9 milhões de toneladas, e uma importação de 2,5 milhões de toneladas ante 3,1 milhões esperados para este ano.

Os motivos são o cenário econômico, as incertezas no segmento de hotéis e restaurantes devido às restrições impostas pela pandemia e a baixa oferta internacional. Outro fator que influencia na queda é o aumento de até 37% no preço da proteína, o que preocupa os importadores chineses. Para tentar driblar este problema, parte deles deve colocar o produto no varejo abaixo do preço que pagaram e, assim, evitar maiores custos com refrigeração e estocagem.

Ainda assim, na avaliação do mercado, a queda nas importações chinesas não deve afetar os embarques brasileiros, hoje em patamares recordes. O movo seria o perfil das exportações brasileiras de carne bovina para a China, que se concentra em cortes dianteiros usados justamente na elaboração de produtos industrializados e outros pratos populares.

Segundo o último balanço divulgado pela Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), as exportações de carne bovina do Brasil para a China no acumulado deste ano até agosto 786.872 toneladas, resultado 31% superior ao observado no mesmo período do ano passado, com receita 69,7% maior, de US$ 5,32 bilhões. Os números representam 51,8% do total das exportações brasileiras e por 60,3% da receita gerada nesse período.

Porém, as perspectivas para as empresas brasileiras do segmento, como JBS, Marfrig e Minerva, são menos positivas. Isso porque o consumo per capita de carne do Brasil encontra-se no menor patamar dos últimos 20 anos, reflexo da perda do poder de compra da população. Neste cenário, os resultados positivos obtidos pelas companhias têm vindo das operações na América do Norte e demais países da América do Sul – justamente os mais afetados pela queda das importações chinesas, segundo a avaliação do USDA.

Nesse contexto observa-se ainda o aumento dos custos de importação diante das medidas mais rígidas e controle da Covid-19 em cargas refrigeradas nos portos chineses, com a suspensão de plantas frigoríficas em diversos países (incluindo o Brasil) e o aumento dos estoques locais no primeiro semestre deste ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BP BUNGE PROMOVE CAMPANHA DE CONSCIENTIZAÇÃO DE MOTORISTAS

Informações: Notícias agrícolas (19 de setembro de 2022)/

De 19 a 23 de setembro, a BP Bunge Bioenergia, uma das maiores processadoras de cana-de-açúcar do Brasil, está promovendo uma série de ações voltadas à condução segura no trânsito. O objetivo é conscientizar motoristas, colaboradores e parceiros, da importância de se praticar uma direção preventiva.

“Nada é mais urgente do que a segurança, o nosso principal valor. Temos um trabalho constante e permanente de aprimoramento de procedimentos e reforço de treinamentos, com ênfase na conscientização e comunicação para evitar acidentes, inclusive no trânsito. Temos uma área específica para o tema, a de Segurança no Transporte, para garantir as melhores práticas aos nossos motoristas”, ressalta Nádia Gama, diretora de HSSE (Saúde, Segurança e Meio Ambiente) da BP Bunge.

As medidas vão se estender ao longa da semana com blitzes e rodas de conversa nas 11 unidades agroindustriais da empresa, presente em cinco estados. Nas blitzes, condutores serão abordados nas usinas e receberão orientações de como lidar em situações de fumaça em rodovias ou de poeira em estradas de terra, prejudiciais à visibilidade, e sobre fadiga, que dificulta a capacidade de concentração. Haverá ainda uma inspeção visual dos veículos e checagem das habilitações.

Nas rodas de conversa, os diálogos serão relacionados à segurança. Os motoristas serão orientados a colocar em prática ações para uma direção preventiva, dentre elas, como se antecipar a situações críticas do trânsito, ter uma visão completa do ambiente ao redor do veículo e da importância de manter o farol aceso mesmo durante o dia.

As atividades nas unidades da BP Bunge Bioenergia acontecem durante a Semana Nacional de Trânsito, campanha criada pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1997 e que incentiva, junto à sociedade, um trânsito mais seguro. Neste ano, o tema central da iniciativa do CTB é “Juntos Salvamos Vidas”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

RAÍZEN VIRA PRINCIPAL FORNECEDORA DE COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO DA AZUL

Informações: Forbes (19 de setembro de 2022)

A Raízen (RAIZ4) anunciou hoje (19) a assinatura de um contrato de longo prazo para fornecimento de produtos derivados de petróleo à companhia aérea Azul (AZUL4).

Com o acordo, a Raízen se tornará a principal fornecedora de combustível de aviação da Azul, disse a companhia.

Em comunicado, a Raízen acrescentou que a parceria poderá compreender ainda iniciativas estratégicas envolvendo o Shell Box e o Programa de Fidelidade TudoAzul, fornecimento de energia elétrica gerada pela Raízen através de geração distribuída e comercialização de combustível de aviação sustentável (SAF), oportunamente.

“Este acordo reforça nossa estratégia de expansão de participação no mercado de aviação no Brasil, otimizando nossa infraestrutura logística e comercial, além de ampliar o relacionamento com nossos clientes, oferecendo soluções que contribuem para suas operações”, disse a Raízen.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

PREÇO DO ETANOL CAI EM 16 ESTADOS, MOSTRA ANP; MÉDIA NACIONAL RECUA 2,83%

Informações: Money Times (19 de setembro de 2022)

Nos postos pesquisados pela ANP em todo o País, o preço médio do etanol recuou 2,83% na semana em relação à anterior, de R$ 3,530 para R$ 3,430 o litro (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

Os preços médios do etanol hidratado caíram em 16 Estados e subiram em 9 Estados e no Distrito Federal na semana passada, de acordo com levantamento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) compilado pelo AE-Taxas. Não houve levantamento no Amapá.

Nos postos pesquisados pela ANP em todo o País, o preço médio do etanol recuou 2,83% na semana em relação à anterior, de R$ 3,530 para R$ 3,430 o litro.

Em São Paulo, principal Estado produtor, consumidor e com mais postos avaliados, a cotação média subiu 38,02% na semana, ficando em R$ 4,610 o litro.

Maranhão foi o Estado com a maior queda porcentual de preços na semana, de 29,63%, a R$ 3,230.

Já Mato Grosso foi o Estado com o maior avanço de preços na semana, de 43,91%, a R$ 4,490 o litro.

O preço mínimo registrado na semana para o etanol em um posto foi de R$ 2,61 o litro, em Mato Grosso, e o menor preço médio estadual, de R$ 2,99, também foi registrado em Mato Grosso.

O preço máximo, de R$ 6,99 o litro, foi verificado em um posto do Rio Grande do Sul. O maior preço médio estadual, de R$ 5,56, foi observado no Acre.

Na comparação mensal, o preço médio do biocombustível no País caiu 15,31%. O Estado com maior queda no período foi Sergipe, com 33,67% de desvalorização.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

GOVERNO DA UCRÂNIA MANTÉM ESTIMATIVA DE SAFRA DE GRÃOS EM 2022 EM 50-52 MI T

Informações: Money Times (19 de setembro de 2022)

A Ucrânia exportava cerca de 6 milhões de toneladas por mês antes de a Rússia lançar sua invasão em 24 de fevereiro (Imagem: REUTERS/Edgar Su)

A Ucrânia espera uma safra de grãos de 50 a 52 milhões de toneladas em 2022, inalterada em relação à estimativa anterior e abaixo dos 86 milhões de toneladas do ano passado, disse o Ministério da Agricultura nesta segunda-feira.

O vice-ministro da Agricultura, Taras Vysotskyi, também disse em entrevista coletiva na televisão que as exportações de grãos em setembro devem totalizar de 5,4 milhões a 5,5 milhões de toneladas, acima dos 4,5 milhões de toneladas em agosto.

A Ucrânia exportava cerca de 6 milhões de toneladas por mês antes de a Rússia lançar sua invasão em 24 de fevereiro.

“A guerra trouxe dificuldades, mas vemos que os agricultores lidaram com elas”, disse Vysotskyi.

Os agricultores já concluíram a colheita de trigo de 2022, debulhando cerca de 19 milhões de toneladas da commodity em peso de bunker e cerca de 5,5 milhões de toneladas de cevada, disse ele.

A Ucrânia, um grande produtor e exportador global de grãos, colheu 32,2 milhões de toneladas de trigo e 9,4 milhões de toneladas de cevada em 2021.

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

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

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

Até agora, a Ucrânia enviou ao exterior cerca de 3,9 milhões de toneladas de alimentos, principalmente milho, sob o acordo intermediado pela Turquia e pelas Nações Unidas.

Quatro navios deixaram a Ucrânia na manhã de segunda-feira carregando 178.780 toneladas de produtos agrícolas, informou o ministério de infraestrutura do país.

Vysotskyi disse que seu ministério elevou sua estimativa para a produção de açúcar de beterraba branca em 2022 para 1,1 milhão a 1,2 milhão de toneladas, contra uma estimativa anterior de 1,1 milhão de toneladas. Em 2021, a produção foi de 1,3 milhão de toneladas.

O ministério disse que os agricultores começaram a colheita de beterraba em 2022 na semana passada, obtendo 334.000 toneladas de raízes de 3,5% da área de semeadura.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

HMM, PANASIA ESTUDARÁ SISTEMA DE CAPTURA DE CARBONO A BORDO

Fonte: Port Technology (19 de setembro de 2022)

Imagem: Port Technology

O sistema de captura de carbono a bordo é uma tecnologia avançada para capturar CO2 das emissões de gases de efeito estufa geradas durante a operação da embarcação, garantindo que não seja emitido para a atmosfera.

As empresas acreditam que esta solução tem potencial para desempenhar um papel significativo na redução das emissões de CO2.

Sob o MoU, ambas as partes realizarão um estudo de viabilidade, análise econômica e avaliação de risco. O processo de manuseio do CO2 capturado será uma das áreas vitais de estudo.

Com base nos resultados da pesquisa, espera-se que a HMM instale o sistema de captura de carbono e realize um teste operacional em suas embarcações.

“As tecnologias de captura de carbono são uma das alternativas em apoio às ambições líquidas zero da comunidade global”, disse Kim Gyou-bong, diretor marítimo da HMM.

“Continuaremos a participar de parcerias colaborativas para desenvolver soluções de captura de carbono a bordo em nosso caminho para a neutralidade de carbono”.

A HMM estabeleceu sua meta de atingir emissões líquidas de carbono zero em toda a sua frota até 2050 .

Em julho, a HMM delineou seu plano de crescimento de KRW 15 trilhões (US$ 11,45 bilhões) para se tornar uma empresa global de transporte e logística de primeira linha .

A HMM expandirá sua rede de serviços com uma frota de contêineres ecologicamente corretas de 1,2 milhão de TEU até 2026.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

AUMENTO NAS TARIFAS PORTUÁRIAS É DEBATIDO EM CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO

Fonte: Santa Portal (16 de setembro de 2022)

Foto por: Rodrigo Martins/Santa Portal

O segundo painel do V Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM debateu, na manhã desta quinta-feira (15), o tema “Tarifas portuárias e impactos na cadeia de transporte marítimo de cargas e passageiros”. O evento acontece nesta quinta e sexta-feira (16) no Sheraton Hotel, em Santos.

A presidente da mesa, a advogada, integrante da ABDM, Daniella Revoredo, e o moderador Werner Braun Rizk comandaram o debate.

“Esse é um tema não só local, apesar de termos como foco o Porto de Santos, o país está de olho nessa discussão. Quando a Antaq determinou que se uniformize critérios de cobrança isso traz consequências. Se avizinha uma desestatização do Porto de Santos e é claro o lado da SPA é de que a tarifa tem que ser atrativa. Por outro lado, acredito que seja normal que as empresas que fazem as operações possam se sentir prejudicadas”, disse Werner.

O principal foco da discussão entre os debatedores ficou para as mudanças tarifárias colocadas em prática por resolução da Antaq, que entraram em vigor no mês de fevereiro deste ano.

Conforme determina a Resolução da Antaq, o reajuste é exatamente o necessário para que, nos próximos 36 meses, o total de receitas tarifárias e patrimoniais do Porto de Santos seja equivalente ao total de custeio mais investimentos para expansão e modernização da infraestrutura comum.

No entanto, os representantes do setor discordam da maneira como o reajuste foi praticado pela Santos Port Authority (SPA).

“Nós demos um cheque em branco para as mudanças normativas da Antaq. Fizemos as nossas contribuições argumentando que era perigoso, pois diferentemente de um navio de granel, as embarcações de contêineres as vezes estão cheias, podem estar vazias ou com a carga incompleta. Santos chama tanto a atenção, pois apresenta uma receita crescente em função das tarifas, mas

quem paga as tarifas somos todos nós. Para a cabotagem, na média em Santos, houve incremento de 74%, isso é muito caro. É subir demais o preço da tarifa. A economia do país não suporta um aumento deste tamanho e quem paga por isso somos todos nós, inclusive o consumidor brasileiro", afirmou o diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC), Luis Fernando Resano.

O presidente da Cruise Lines International Association Brasil (Clia Brasil), Marco Ferraz, também apontou o impacto que as alterações tarifárias vão trazer para o setor de cruzeiros marítimos. "Quando recebemos a nova tabela a gente repassa para fora. Estamos nas três tabelas. Na 1 subimos 1500% a mais do que a gente pagava, a 2 subiu 10% e a 3 não dá para falar o que subiu porque ela não existia. Agora pagamos tabela de embarque, desembarque e trânsito do navio. Na soma, esse custo é de R$ 12 milhões e vai para o passageiro. Pior do que isso é mostrar para os armadores que a competitividade do Brasil piorou. Estamos em um momento delicado, com diminuição de berços no maior porto do Brasil, que é Santos, e isso vai afetar diretamente outros portos também. Estamos conversando, existe uma sensibilidade sobre o assunto. O Porto quer ajudar, o Ministério da Infraestrutura quer ajudar. Juntos entendemos que Santos possa se beneficiar como um todo", comentou.

Ricardo Molitzas, diretor executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), também criticou o novo modelo. "Houveram dois momentos distintos nesse assunto da modelagem da estrutura tarifária, de todo trabalho que foi feito pela Antaq. No primeiro momento fomos chamados pela Antaq para debater o assunto. Em um segundo momento, a autoridade portuária de Santos fez o cálculo para fazer as cobranças dentro dessa nova estrutura tarifária. A mudança conceitual, no caso da tabela 3, esse mesmo conceito está sendo utilizado na infraestrutura terrestre. Dentro dessa primeira discussão, o mercado participou. O que nós temos, na segunda parte, é que na valoração não foi dada a possibilidade para nós, antecipada ou posteriormente, vermos como esses números ficaram. A autoridade portuária está lucrando ainda mais e estamos pagando por investimentos que não estão sendo realizados. Precisamos discutir isso", argumentou.

O diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Cláudio Loureiro, adotou um tom ainda mais crítico sobre as alterações impostas pela SPA após a mudança determinada pela Antaq.

"Os navios não necessariamente transitam com carga plena. Carga a bordo significa calado e nem sempre o tamanho do navio significa que a carga é plena a bordo. Para mim, esse é o primeiro erro de premissa da SPA. No nosso conjunto, usando a tabela antiga e a nova, tivemos um aumento que vai de 138% até 175% dependendo da modalidade. Dizer que há um aumento de 13% é um equívoco por parte da SPA, já que os impactos são muito maiores. Existe uma transferência de renda justificada não sei por qual motivo. Vamos parar de falar de 13%, se fosse isso a gente concordaria até pela questão da inflação no país. Temos que parar de falar nessa média, é vergonhoso fazer essa propaganda", disparou.

Bruno Stupello, diretor de Negócio e Assuntos Regulatórios da SPA, rebateu as críticas feitas contra a autoridade portuária de que os reajustes tarifários tivessem sido abusivos. "Algumas críticas que ouvimos foram bastante injustas, pois existem tipologias diferentes para cada setor. É uma inverdade a versão de que estamos aumentando tarifas para termos uma receita maior justamente no processo de desestatização. Temos uma expectativa de receita e de custos em 35 anos, isso é modelado. O histórico passado não impacta no eixo-futuro. A tabela em vigor agora já é diferente da que estava publicada em consulta pública, a tabela atual não tem nada a ver com a tarefa futura que vai ser aplicada pelo arrendatário. Sobre cabotagem, fizemos a simulação considerando os descontos tarifários, que não estão vigentes no momento pela judicialização do assunto. Considerando tabela nova e antiga, todos os navios de cabotagem tiveram redução de 13,7% para a autoridade portuária, granel líquido teve -27%, por exemplo. Os números trazidos sem considerar o desconto tarifário são irreais", explicou.

O V Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM é uma iniciativa da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e realização conjunta da Universidade Santa Cecília (Unisanta) e do Sistema Santa Cecília de Comunicação.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO É DISCUTIDA EM PAINEL DO V CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM

Fonte: Santa Portal (16 de setembro de 2022)

Foto por: Santa Portal

O quinto painel do V Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM apresentou o tema "Desestatização e o futuro do Porto de Santos" no final da tarde desta quinta-feira (15). O evento acontece nesta quinta e sexta-feira (16) no Sheraton Hotel, em Santos.

A presidente da mesa foi Jacqueline Wendpap, Diretoria Executiva do Instituto Praticagem do Brasil. O moderador deste debate foi Casemiro Tércio, Diretor de Assuntos Portuários do Sistema Santa Cecília de Comunicação.

O Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, falou sobre o processo de desestatização aprovado pelo órgão nesta semana, que foi aprovado com alterações. A principal modificação nas regras está no período de concessão da Autoridade Portuária, que sofreu uma alteração, passando de 50 para 35 anos, com mais cinco de prorrogação.

"Aprovamos os documentos técnicos e jurídicos nesta segunda. Estamos falando da desestatização, da alienação com um contrato de serviços públicos, que envolve o BNDES. O próximo passo é encaminhamos para o MInfra, em paralelo a isso o BNDES vai realizar uma consulta pública. Até dia 23 deve ser entregue ao TCU, é um período final que precisava de ajustes. Estamos fazendo isso para ganhar agilidade no processo, com um engajamento muito grande do TCU", explicou.

O presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Régis Prunzel, se mostrou otimista com a desestatização, porém lembrou que uma série de ajustes precisarão ser feitos para tornar o Porto de Santos mais competitivo de fato sob a administração da iniciativa privada.

"Temos que ter um ponto de atenção com relação ao direito de preferência, já que a segurança jurídica é importante e está mais tranquila essa questão. Se formos falar de 35 anos (de concessão), temos como saber se o fluxo vai continuar vindo para a Baixada? Não é uma certeza que isso vai acontecer. Como vamos competir com a eficiência de outros portos? Para que a gente possa perenizar os nossos negócios, uma eventual preferência virá com naturalidade. Precisamos aprender coisas ainda, mas acho que uma privatização pode trazer uma melhor gestão, desde que tenhamos compensações pela localização geográfica", opinou.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (Abtp), Jesualdo Silva, comentou a modalidade de consórcio para a administração do complexo portuário santista que foi proposta pela Antaq. Terminas e operadores vão poder participar do leilão formando consórcios e cada um deles terá 5% de controle acionário – coletivamente eles poderão chegar a 100% da Santos Port Authority (SPA). Desta forma, será possível que um mínimo de 20 operadores se reúna para formar um consórcio.

“O modelo brasileiro é bastante complexo. Temos uma série de expectativas, mas não podemos errar. Na participação no regime de condomínio, quem investiu poder ter o controle, mas acho pouco que seja 5%, queríamos 15%”, argumentou Jesualdo, que também abordou a questão de quem teria preferência na hora de atracar no Porto com tantas empresas participando da administração da autoridade portuária. “O conflito se resolve criando uma empresa que poderá ser criada em formato de condomínio para gerir esse problema e arbitrar essa questão”, acrescentou.

Diretor da Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa cobrou uma atenção para a questão da preferência para as empresas que hoje estão instaladas no Porto de Santos continuem no local após o vencimento de seus contratos. “O governo, quando tem a gestão do Porto, ele tem uma visão nacional do processo. O novo entrante vai ter essa visão? Queremos garantir que consigamos investir e trazer mais carga para o Porto. Entrando esse novo concessionário como faz para trabalhar 35 anos? A gente não quer nada fora do que o mercado paga. Quando vencer o contrato, a empresa que não conseguir negociação, abre para o mercado e isso pode inflacionar as negociações. Para a gente fica complicado, como fazer mais investimentos sabendo que a gente tem um risco de não ter continuidade daqui a 35 anos?”, indagou.

Ricardo Arten, CEO da Brasil Terminal Portuário (Btp), defendeu que o modelo de gestão do Porto precisa mudar imediatamente para impulsionar o crescimento da economia brasileira.

“Temos visto um modelo antiquado, isso não interessa então tem que mudar. Algumas situações a autoridade portuária não têm como resolver imediatamente e não é porque quem está a frente não quer, é porque não pode. Se continuarmos da mesma forma não vamos sair desses míseros 1,4% do comércio de trend global. Temos que criar capacidade e privatizar. Está na hora de irmos adiante, o Brasil tem dimensão de um continente mas não cresce como deveria por causa de entraves que não conseguimos resolver. Precisamos ter essa capacidade para dar um passo adiante”, apontou.

O consultor portuário Fabrizio Pierdomenico ressaltou ainda o valor gigantesco do complexo portuário santista e do quanto esse passo para a desestatização é importante. “É o maior porto do país, da América Latina, provavelmente essa marca tem um peso intangível. O futuro concessionário vai calcular e levar em consideração, dentro do modelo dele, esse fato de ter mais agilidade para investir, agregar mais valor ao terminal. Com menos custo de operação condominial maior lucro terão as empresas”, analisou.

O presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, falou que a companhia se preparou para a desestatização e é um ótimo investimento. “A SPA é uma empresa em constante transformação, passando por um processo muito grande. A empresa vem se preparando, tinha 1400 funcionários, hoje tem menos de 850. Houve muita adaptação, agora áreas cada vez mais parecidas com empresas privadas, temos muitas informações financeiras como de empresa privada. O passivo foi realmente foi reduzido, as incertezas são mínimas. A privatização é absolutamente essencial, felizmente tivemos muitas sugestões do setor que foram incorporadas. O Porto de Santos é um ativo excepcional, que vai dar muito retorno para quem gosta de investir em infraestrutura, além de torná-lo mais eficiente para atuar nos seus mais elevados níveis de produtividade”, concluiu.

O V Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM é uma iniciativa da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e realização conjunta da Universidade Santa Cecília (Unisanta) e do Sistema Santa Cecília de Comunicação.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

POVIA FALA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DA SPA NO FECHAMENTO DO 1º DIA DO V CONGRESSO DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DA ABDM

Informações: Santa Portal (16 de setembro de 2022)

Foto por: Santa Portal

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, fechou o primeiro dia do V Congresso de direito Marítimo e Portuário da ABDM ao realizar a palestra "Desestatização da Santos Port Authority" na noite desta quinta-feira (15). O evento acontece nesta quinta e sexta-feira (16) no Sheraton Hotel, em Santos.

Povia acredita que o complexo portuário santista viverá um novo momento em sua história ao passar para as mãos da administração privada. "O Porto de Santos tem um enorme potencial. As últimas diretorias fizeram um trabalho fantástico, mas é possível ir além. Em caso de concessão, sem dúvida alguma o Porto de Santos terá muito mais autonomia financeira, com a descentralização da gestão que atualmente está com o poder público. A ideia é fortalecer a autoridade portuária, com ganhos de infraestrutura e econômicos, além de melhorar a relação Porto-Cidade. Estamos pensando em excelência de gestão para o maior porto do Brasil", afirmou.

O secretário lembrou que a desestatização do Porto de Santos faz parte de uma série de concessões de complexos portuários que devem ser feiras pelo governo federal. "Prefiro falar concessão do que desestatização. Estamos com demandas por outros portos além de Santos, estamos vendo isso com bastante prioridade e interesse no desenvolvimento de um bom modelo. Recentemente, foi concluída a concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), responsável pela administração dos portos de Vitória (ES) e Barra do Riacho (ES). Pretendemos replicar um modelo parecido com o que foi adotado lá em Santos", comentou.

Mario Povia ressaltou a força do Porto de Santos, que é o maior da América Latina, mas observou que os maiores ganhos com a desestatização não devem aparecer de imediato. "Provavelmente não teremos tantos resultados a curto prazo, mas a estrutura será ótima para grandes resultados a médio e longo prazo", analisou.

O secretário também tratou de garantir a empresários do setor portuário que o ganhador do leilão de Santos terá responsabilidades em promover melhorias no complexo. Na última segunda-feira (12), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou os documentos e a minuta do edital para a desestatização do Porto de Santos. Após a autorização da Antaq, o processo será encaminhado ao Ministério da Infraestrutura (MInfra).

A principal modificação nas regras está no período de concessão da autoridade portuária santista, que sofreu uma alteração, passando de 50 para 35 anos, com mais cinco de prorrogação. Segundo o órgão, a medida foi tomada para estabelecer um equilíbrio econômico-financeiro.

Além disso, também foi aprovado que o projeto de concessão tenha duas propostas para a participação dos operadores portuários. Na primeira, terminas e operadores vão poder participar do leilão formando consórcios e cada um deles terá 5% de controle acionário – coletivamente eles poderão chegar a 100% da Santos Port Authority (SPA). Desta forma, será possível que um mínimo de 20 operadores se reúna para formar um consórcio.

"Está enganado quem acha que vem aqui para ganhar dinheiro em renovação de contrato. Se pensar assim, estará no caminho errado. Quem ganhar, vai ter que entrar e mostrar eficiência: contratar dragagem eficiente, tirar buraco da rua, aumentar a competitividade do Porto. Aceitamos críticas e podemos até errar no modelo, mas o atual é tão ineficiente que dificilmente teremos um pior do que o atual. Seja como for, temos uma série de garantias que vão assegurar que o Porto de Santos fique protegido", assegurou Povia.

Por fim, o secretário acredita que as desestatizações no setor portuário podem marcar um momento histórico para o Brasil. "É uma alegria viver esse momento disruptivo e oxalá tenhamos no próximo

governo, seja lá quem for, independentemente da ideologia política, a visão de que infraestrutura é política de estado e não de governo", concluiu.

O V Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM é uma iniciativa da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e realização conjunta da Universidade Santa Cecília (Unisanta) e do Sistema Santa Cecília de Comunicação.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2022

JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS REDUZ PREÇO DO DIESEL EM 5,78% A PARTIR DESTA TERÇA

Valor para as refinarias passará a R$ 4,89 por litro, queda de R$ 0,30. Último recuo foi no início de agosto
Por Bruno Rosa — Rio

Petrobras anuncia queda no preço do diesel na refinaria Brenno Carvalho/Agência O Globo

A Petrobras anunciou nova queda de preço para o diesel nas refinarias. O valor passará de R$ 5,19 para R$ 4,89 por litro, uma redução de R$ 0,30 ou 5,78%. O último recuo foi no início de agosto. A empresa tem reduzido tanto o diesel como a gasolina nos últimos meses, refletindo a queda na cotação do petróleo.

Nesta segunda-feira, o barril do petróleo tipo Brent, referência mundial, incluindo o Brasil, registra queda de 0,39%, sendo negociado a US$ 90,99, com os investidores à espera do aumento dos juros pelo Federal Reserve, o banco central americano.

"Essa redução acompanha a evolução dos preços de referência e é coerente com a prática de preços da Petrobras, que busca o equilíbrio dos seus preços com o mercado, mas sem o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações e da taxa de câmbio", disse a empresa em nota.

É o menor patamar de preço na refinaria desde março deste ano, quando o valor estava em R$ 4,51. Desde o início de agosto, essa é a terceira queda consecutiva. Ainda sim, no ano, o diesel acumula alta de 46,4% nas refinarias.

Dados da Abicom, a associação que reúne os importadores de combustíveis no país, a redução reflete a paridade internacional de preços.

Nos postos, de acordo com a Agência Nacional do Petróleo (ANP), o preço do diesel caiu de R$ 6,88 para R$ 6,84 nas duas últimas semanas.

Na abertura dos mercados nesta segunda-feira, o preço do litro do diesel vendido no Brasil estava R$ 0,10 mais caro que no exterior (ou R$ 0,47).

Na gasolina, a Petrobras vende R$ 0,17 mais caro (6%) em relação ao valor do mercado internacional.

Nos postos, a gasolina ficou abaixo dos R$ 5. Segundo a ANP, o preço médio do litro ficou em R$ 4,97, menor que os R$ 5,17 da semana passada. É o menor valor desde fevereiro de 2021, quando o preço estava em R$ 4,95. Em março de 2021, o valor era de R$ 5,48.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/09/2022

SENADO DISCUTE USAR EMENDAS DE RELATOR E FURAR TETO DE GASTO PARA GARANTIR NOVO PISO DA ENFERMAGEM

Presidente do Senado se reuniu com líderes do Senado nesta manhã e deve encontrar Paulo Guedes à tarde
Por Camila Zarur — Brasília

Centro de saúde: Congresso busca soluções para garantir novo piso salarial da enfermagem Domingos Peixoto

Senadores sugeriram, nesta segunda-feira, utilizar recursos das emendas de relator, que dão base ao orçamento secreto, para viabilizar o piso salarial de R$ 4.750 para os profissionais de enfermagem. Na reunião de líderes do Senado, também foi ventilada a possibilidade de uma Proposta de Emenda à Constituição para que o aumento do salário à categoria possa furar o teto de gastos — uma alternativa que segue a mesma linha do que será feito para garantir o valor de R$ 600 do Auxílio Brasil para 2023.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), se encontrará com o ministro da Economia, Paulo Guedes, nesta segunda-feira para debater esses e outros caminhos apresentados para custear o novo piso salarial da enfermagem. A lei que cria o piso da categoria foi suspensa, no início do mês, pelo ministro Luís Roberto Barroso, do Supremo Tribunal Federal (STF) — decisão que foi confirmada pelo plenário da Corte na última sexta-feira.

O senador, que está como presidente interino da República após a viagem de Jair Bolsonaro (PL) à Inglaterra, deve também discutir o assunto com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que também está fora do país.

— Já que vamos apresentar a PEC para isso daí [manter em R$ 600 o Auxílio Brasil], nós então levaríamos em conta os recursos para a enfermagem. Porque mesmo que a gente venha a arrecadar os recursos na atualização do patrimônio, esses recursos não podem ser gastados, porque estão comprimidos no teto de gasto — explicou Castro, que deve se reunir na terça-feira com Pacheco para discutir a proposta.

Já a proposta para utilizar recursos das emendas do relator ainda será apresentada nesta segunda-feira. Hoje, R$ 10 bilhões dessa verba (que totaliza R$ 19,4 bilhões) já devem ser utilizadas obrigatoriamente para a área da saúde.

Outras propostas discutidas na reunião de hoje foram a realocação de remanejamento de recursos orçamentários dos estados e municípios que estão hoje destinados para outras áreas e a injeção de recursos da União para os hospitais filantrópicos e santas casas.

Outra possibilidade é a criação de leis de regularização de patrimônios declarados incorretamente ou que estão no exterior. Desta forma, os encargos obtidos através dessa atualização patrimonial poderiam ser destinados para garantir o piso de enfermagem.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/09/2022

NOVO NAVIO DE APOIO AO PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO SERÁ CONSTRUÍDO COM CINTURÃO ESPECIAL DE AÇO

A previsão é que o Navio de Apoio Antártico (Napant), que substituirá embarcação dos anos 80, seja entregue até setembro de 2025.

Cerimônia de reinauguração da Estação Antártica Comandante Ferraz, em 2020 — Foto: Elcio Braga

Um novo navio de apoio ao Programa Antártico Brasileiro (Proantar) será construído para substituir a embarcação atual - Navio de Apoio Oceanográfico Ary Rongel - que atua no projeto desde 1994. O contrato foi assinado pela Marinha com a empresa Polar 1 Construção Naval e a previsão é que o Navio de Apoio Antártico (Napant) seja entregue até setembro de 2025.

O Napant será construído no estaleiro Jurong-Aracruz, em Aracruz (ES), e a expectativa é que ele seja capaz de operar no verão e outono no continente antártico e de navegar em locais de formação de gelo mais recente. Isso exigirá um casco em formato específico e um cinturão reforçado de aço especial logo abaixo de sua linha d'água. Os navios de apoio ao Proantar passam, por ano, seis meses na Antártida, de outubro a abril.

A embarcação precisa transportar suprimentos à Estação Antártica Comandante Ferraz (a base científica brasileira, na Ilha Rei George), apoiar os pesquisadores e realizar levantamentos oceanográficos no trajeto entre o Brasil e a ilha. O projeto é que o Napant consiga abrigar uma tripulação de 92 pessoas, incluindo 25 pesquisadores, e tenha autonomia para 70 dias.

O Ary Rongel, atual navio, foi construído na Noruega, em 1981, para expedições aos mares do Ártico e da Antártida, e passou a operar no Proantar em 1994. O Proantar, que retomou os trabalhos no ano passado, após um ano de interrupção devido à pandemia, existe desde 1982.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MERCADO REDUZ ESTIMATIVAS DE INFLAÇÃO PARA 2022 E 2023, QUE CONTINUAM ACIMA DA META

No Boletim Focus desta segunda, IPCA para este ano cede de 6,40% a 6%, enquanto o de 2023 vai de 5,17% para 5,01%
Por Thais Barcellos

BRASÍLIA- A dois dias da decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central, o Boletim Focus divulgado nesta segunda-feira, 19, mostrou mais uma vez uma melhora das expectativas de inflação para 2022 e 2023, ao mesmo tempo em que apontou deterioração para 2024, para onde caminha o horizonte relevante de política monetária.

Para 2022, a estimativa para alta do IPCA - índice de inflação oficial - foi reduzida pela 12ª semana seguida, indo de 6,40% para 6%, reflexo das desonerações patrocinadas pelo governo para baixar combustíveis e energia e também do recuo dos preços de gasolina. Há um mês, a projeção era de 6,82%.

Em relação a 2023, a mediana recuou pela quinta semana consecutiva, de 5,17% para 5,01%, contra 5,33% quatro semanas antes.

Contrariando o movimento firme observado nas projeções para 2022 e 2023, a mediana para o IPCA de 2024 avançou pela terceira semana seguida, de 3,47% para 3,50%, contra 3,41% há um mês. A previsão para 2025 permaneceu em 3%, porcentual igual ao de 62 semanas atrás.

Apesar da melhora considerável nas últimas semanas, as medianas divulgadas na Focus continuam a apontar para três anos consecutivos de estouro da meta, após o descumprimento do mandado do Banco Central em 2021, com o IPCA de 10,06%.

O alvo para 2022 é de 3,50%, com tolerância superior de até 5,00%, enquanto, para 2023, a meta é de 3,25%, com banda até 4,75%. Já para 2024 e 2025, a meta é de 3%, com intervalo de 1,5% a 4,5%.

PIB

A projeção para a alta do PIB em 2022 saltou de 2,39% para 2,65%, 12ª alta seguida, contra 2,02% há um mês. A estimativa para a expansão do PIB em 2023, por sua vez, continuou em 0,50%, ante 0,39% um mês antes.

O Relatório Focus ainda mostrou redução na projeção para o crescimento do PIB em 2024, de 1,80% para 1,70%. Para 2025, a mediana foi mantida em 2,00%. Quatro semanas atrás, as taxas eram de 1,80% e 2,00%, respectivamente.

A pesquisa ainda mostrou prognóstico mais favorável para a relação entre resultado primário e o PIB deste ano, com o superávit previsto subindo de 0,50% para 0,75%. Há um mês, o porcentual era de 0,30% do PIB. Já a relação entre déficit nominal e PIB em 2022 passou de 6,75% para 6,70%, contra 6,80% de um mês atrás.

O resultado primário reflete o saldo entre receitas e despesas do governo, antes do pagamento dos juros da dívida pública. Já o resultado nominal reflete o saldo já após as despesas com juros.

O relatório ainda trouxe alteração na projeção para o indicador que mede a relação entre a dívida líquida do setor público e o PIB para 2022. A mediana passou de 59,00% para 58,70%, de 59,00% um mês atrás.

Em relação a 2023, a estimativa para a dívida líquida em relação ao PIB subiu de 63,05% para 63,17%, de 63,65% há um mês. A mediana para o déficit primário continuou em 0,50% do PIB. Para o rombo nominal, a estimativa permaneceu em 7,70% do PIB. Os porcentuais eram negativos em 0,47% e 7,70%, respectivamente, há quatro semanas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/09/2022

BC EUROPEU CRIA 'PONTUAÇÃO CLIMÁTICA' PARA DESCARBONIZAÇÃO DE TÍTULOS NEGOCIADOS NO MERCADO

Banco começará a publicar informações relacionadas ao clima sobre títulos corporativos a partir do primeiro trimestre de 2023

Por Carlos Dias

O Banco Central Europeu (BCE) divulgou nesta segunda-feira, 19, mais detalhes sobre como pretende descarbonizar gradualmente as detenções de obrigações de empresas nas suas carteiras de política monetária, em um caminho alinhado com os compromissos do Acordo de Paris.

Um dos objetivos é reduzir a exposição do Eurosistema ao risco financeiro relacionado ao clima. Isto ocorre na sequência da decisão do Conselho do BCE de julho de 2022 de dedicar as compras

de obrigações corporativas do Eurosistema para emitentes com melhor desempenho climático. Além disso, essas medidas apoiam a transição ecológica da economia em consonância com a meta de emissão líquida zero de gases de efeito estufa da União Europeia.

Um dos objetivos do BCE é reduzir a exposição do Eurosistema ao risco financeiro relacionado ao clima Foto: Reuters

A pontuação global do clima que será usada terá como base uma série de fatores, como emissões, ambição climática e disponibilidade de verificação das informações. O primeiro item, por exemplo, analisa o desempenho das empresas em comparação com seus pares em um setor específico, bem como em comparação com todos os emissores de títulos elegíveis. Aqueles com melhor desempenho recebem uma pontuação melhor.

O Eurosistema utilizará a pontuação climática para ajustar as suas ofertas no mercado primário para favorecer os emitentes com um melhor desempenho neste quesito e para impor limites de maturidade às obrigações de emitentes com pontuação inferior.

O BCE começará a publicar informações relacionadas ao clima sobre suas detenções de títulos corporativos a partir do primeiro trimestre de 2023 e informará regularmente sobre os progressos.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/09/2022

EMBRAER ANUNCIA PARCEIRA PARA DESENVOLVER OPÇÃO DE REABASTECIMENTO AÉREO TÁTICO ÁGIL

Tecnologia conhecida como ‘Agile Tanker’ atende diretrizes operacionais da Força Aérea dos EUA
Por Beth Moreira

A Embraer anunciou nesta segunda-feira, 19, que fechou uma parceria com a L3Harris Technologies para o desenvolvimento do “Agile Tanker”, uma opção de reabastecimento aéreo tático ágil para atender às diretrizes operacionais da Força Aérea dos Estados Unidos (USAF) e aos requisitos da Força Conjunta, especialmente para ambientes sob disputa.

As empresas assinaram um acordo para expandir as capacidades de reabastecimento do jato tático KC-390 Millennium, da Embraer. Os aprimoramentos incluem a integração de um sistema de reabastecimento conhecido como “flying boom”, além de sistemas de missão, para permitir localização distribuída e apoio a operações em áreas sob disputa, bem como comunicação resiliente atendendo aos requisitos JADC2 (comando e controle conjunto para todos os domínios, na tradução do inglês).

Para atender aos requisitos da legislação dos Estados Unidos (Buy American Act), as partes estão estudando a produção do programa “Agile Tanker” com montagem final nos Estados Unidos, seguida de modernização e preparação para a missão no centro de modificação da L3Harris em Waco, no Texas.

“Os estrategistas da Força Aérea dos Estados Unidos estabeleceram que a realização da visão de emprego ágil em combate (Agile Combat Employment) exigirá plataformas de reabastecimento otimizadas para apoiar uma abordagem desagregada de domínio aéreo em ambientes sob disputa”, destaca em nota Christopher E. Kubasik, Presidente e CEO da L3Harris.

“A colaboração com a Embraer para desenvolver e integrar novas capacidades à aeronave multimissão KC-390 fornece uma solução econômica e de rápida implementação”, ressalta o executivo.

Os aprimoramentos complementarão as atuais capacidades de reabastecimento da aeronave, que incluem o sistema do tipo “sonda e cesto” de velocidade variável, a habilidade de receber combustível em voo, além de decolagem e pouso em pistas curtas e não-preparadas, permitindo uma maior cobertura da área de missão.

Embraer anunciou parceria com a L3Harris Technologies; empresas irão trabalhar para o desenvolvimento do 'Agile Tanker', uma opção de reabastecimento aéreo tático ágil. Foto: Roslan Rahman/AFP

Já o presidente e CEO da Embraer, Francisco Gomes Neto, afirma que a empresa continua buscando parcerias significativas e estratégicas que gerem novos desenvolvimentos e ampliem o alcance de mercado do KC-390 Millennium”. “Nossa aeronave está chamando a atenção das forças aéreas em todo o mundo, e estamos particularmente entusiasmados com esta oportunidade de combinar a plataforma e os sistemas de última geração da Embraer com as soluções de missão da L3Harris para atender às diretrizes operacionais da Força Aérea dos Estados Unidos”, afirma.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/09/2022

SETOR ELÉTRICO BRASILEIRO VIVE UMA ROBUSTA SAFRA DE ‘JABUTIS’

A regra no País é criar encargo novo para acomodar a má regulação; vire-se o consumidor
Coluna José Roberto Mendonça de Barros

Há tempos o setor elétrico brasileiro vem vivendo dias tumultuados, como resultado de decisões equivocadas tanto na legislação quanto na regulação executiva.

Apenas para recordar, a MP 579, de 11/08/12, alterou a regulação do setor e impôs uma insustentável redução de 20% nas tarifas, que resultou numa aguda perda no caixa das empresas. Esta levou as companhias a se protegerem com grande número de liminares, que resultaram na paralisação da liquidação das operações normais de compra e venda de energia. Configurou-se, então, um impasse, que só foi resolvido pela garantia dada ao setor na tomada de empréstimos para liquidação das operações. A dívida, então, foi transferida ao ilustre consumidor com a criação de um encargo tarifário que foi pago ao longo do tempo.

O caminho para acomodar a má regulação foi aberto: cria-se um encargo novo, vire-se o consumidor. A partir de então, uma robusta safra de “jabutis” começa a tumultuar mais o setor.

MP 579, de 11/08/12, alterou a regulação do setor e impôs uma insustentável redução de 20% nas tarifas Foto: Marcos Arcoverde/Estadão

Nada mais exemplifica o que estamos dizendo do que os objetos estranhos incluídos na Lei da Privatização da Eletrobras: a prorrogação dos contratos do ProInfa, que contém estímulos que existem desde o tempo do racionamento de energia (2001/2002), concedidos a setores que já amadureceram e que deles não mais necessitam (eólica e solar), e a reserva de mercado, até 2GW para pequenas centrais hidrelétricas.

Mas o jabuti-rei é a obrigatoriedade da contratação de 8GW de termoelétricas a gás natural em regiões que não têm gás, gasodutos, mercados e que são exportadores de energia!

Ademais, o gás é do pré-sal, e a lógica mais elementar diz que as usinas deveriam ficar na costa do Rio de Janeiro e que parte do gás deveria ser oferecido para indústria.

O papel da regulação é, entre outros, o de estimular e garantir uma oferta crescente de energia ao longo do tempo. Para tanto, é importante gerar condições para atrair os investimentos necessários para atender o mercado, mas, definitivamente, não se trata de garantir taxas extraordinárias de lucro em certos segmentos, nem viabilizar projetos de precária base econômica. Simplesmente porque o investimento em energia não é um fim em si mesmo, é para servir ao consumo das famílias e contribuir para nosso crescimento, oferecendo tarifas que permitam explorar as vantagens comparativas de um país extraordinariamente rico em fontes sustentáveis de energia, como água, vento, sol, biomassa e outras.

Necessitamos ser um dos líderes na transição energética num mundo em crise e que precisa urgentemente descarbonizar suas atividades econômicas.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/09/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINÉRIO DE FERRO CAI MAIS 0,8% NO MERCADO À VISTA, PARA US$ 97,70 POR TONELADA

Principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização de 3,2% no acumulado de setembro e no ano, as perdas foram elevadas a 17,9%
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

— Foto: Pixabay

Os preços do minério de ferro iniciaram a semana em baixa, dando sequência às perdas registradas na sexta-feira (16), em meio ao enfraquecimento da atividade comercial nos portos chineses.

Segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights, o minério com teor de 62% recuou 0,8% no norte da China, para US$ 97,70 por tonelada.

Com esse desempenho, a principal matéria-prima do aço passou a exibir desvalorização de 3,2% no acumulado de setembro. No ano, as perdas foram elevadas a 17,9%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados de minério, para setembro, recuaram 1,4%, a 705,50 yuan por tonelada.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/09/2022

RAÍZEN ASSINA CONTRATO PARA FORNECIMENTO DE COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO PARA AZUL

A companhia diz que se tornará o principal distribuidor de combustível de aviação da Azul, inicialmente em 45 aeroportos do país, e poderá desenvolver iniciativas estratégicas futuras

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo

“Este acordo reforça nossa estratégia de expansão de participação no mercado de aviação no Brasil”, afirma a Raízen, em nota. Eles destacam que isso otimiza a infraestrutura logística e comercial, além de ampliar relacionamento com clientes.

A companhia diz que se tornará o principal distribuidor de combustível de aviação da Azul, inicialmente em 45 aeroportos do país, e poderá desenvolver iniciativas estratégicas futuras.

Iniciativas podem envolver o Shell Box e o programa de fidelidade TudoAzul, assim como fornecimento de energia elétrica gerada pela Raízen através de geração distribuída e comercialização de combustível de aviação sustentável.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/09/2022

BNDES ESTUDA CONCESSÕES FLORESTAIS COM BASE NA VENDA DE CRÉDITOS DE CARBONO

A estimativa inicial do banco é fazer três projetos-piloto, com cerca de 1,6 milhão de hectares — estes, porém, ainda não foram definidos
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O BNDES iniciou estudos para viabilizar concessões florestais com base na comercialização de créditos de carbono. O banco de fomento já atua em projetos ambientais, com a licitação de parques, para turismo, e de florestas, com foco em manejo sustentável. A ideia, porém, é ampliar as formas de gerar receitas a partir da preservação, segundo Pedro Bruno Souza, superintendente de Parcerias em Infraestrutura Social e Serviços Ambientais.

Para viabilizar esse modelo, será preciso estruturar um arcabouço regulatório e jurídico para os contratos, já que hoje há restrições. Por exemplo, a legislação proíbe a venda de créditos de carbono em concessões florestais.

A ideia é que os estudos dessa etapa inicial sejam concluídos até dezembro, para que iniciativas específicas possam ser estruturadas a partir de 2023. A estimativa inicial do banco é fazer três projetos-piloto, com cerca de 1,6 milhão de hectares — estes, porém, ainda não foram definidos. “O Brasil tem um potencial enorme para esse mercado, mas antes é preciso garantir segurança jurídica ao modelo”, afirma o superintendente.

Souza destaca que o crédito de carbono é apenas uma das modalidades de receita que poderão ser desenvolvidas. “É possível gerar créditos pela conservação da bacia hidrográfica, pela preservação de espécies endêmicas da região. Tudo isso tem valor. E, cada vez mais, há empresas dispostas a pagar por isso. A questão é quanto vale garantir a preservação.”

Em paralelo a esses estudos, o BNDES tem avançado com novos projetos de concessões florestais, baseados no manejo sustentável, ou seja, na extração de produtos madeireiros e não madeireiros de forma controlada — algo que já é uma realidade no país.

O banco planeja lançar ainda neste ano o edital do Bloco 1 de florestas nacionais, com três ativos na região Sul. O projeto está em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU), mas o leilão seria viável apenas em 2023.

Há ainda outros dois lotes em estruturação pelo banco, de florestas amazônicas, mas em etapa menos avançada. Os projetos são feitos em parceria com o Ministério de Meio Ambiente, e a regulação, no âmbito federal, fica a cargo do Serviço Florestal Brasileiro.

Nas concessões, a ideia é que o concessionário faça investimentos para apoiar a fiscalização — que segue a cargo de autoridades públicas —, com a construção de infraestrutura e compra de equipamentos, por exemplo, postos de vigilância e aparelhos de monitoramento.

Além disso, as concessões devem destinar recursos e apoiar as comunidades que vivem nas áreas. "Não adianta você virar para o cara que extrai madeira ilegal e dizer que não pode mais. É preciso criar um caminho para que essa pessoa migre para uma atividade que preserve. Então a assistência técnica para agroflorestas, para ensinar que plantar determinados produtos vai render mais, é uma das obrigações."

Atualmente, nenhum dos projetos em análise pelo BNDES inclui territórios indígenas.

O modelo de concessões florestais, autorizado por lei em 2006, tem sido bem avaliado como uma forma de estimular a preservação, segundo Leonardo Sobral, da equipe de cadeias e restauração florestal do Imaflora (Instituto de Manejo e Certificação Florestal e Agrícola), uma associação sem fins lucrativos.

"É comprovado que o modelo serve como barreira ao desmatamento. Se uma área não tem uso, a chance de ser invadida é maior. A partir do momento em que a concessão se estabelece, há uma série de ações que fazem com que o problema não avance", diz Sobral. Para ele, inclusive, as concessões poderiam ter avançado mais nos últimos anos. "É uma agenda que precisa ser fortalecida."

Em relação ao modelo de créditos de carbono, ele avalia que pode ser uma forma interessante de ampliar a viabilidade das concessões — se bem feito. Sobral destaca, porém, que é preciso garantir uma boa execução do projeto, com um mapeamento adequado das comunidades tradicionais da área e um cálculo adequado dos benefícios gerados.

"Em uma área que está sob pressão de desmatamento, a adicionalidade é relevante. Mas se é uma região de acesso difícil, que não está sob pressão, não há adicionalidade [ou seja, um impacto positivo de preservação que não existiria se não fosse pelo projeto em questão]. Essa regulação vai ter que ser discutida."

Além das concessões florestais, o BNDES tem feito uma série de projetos de parques nacionais e estaduais, com foco em turismo, mas que, futuramente, também poderão incluir a comercialização de créditos de carbono, à medida que o mercado amadureça, afirma Souza.

Neste ano, já foram feitas cinco licitações do segmento pelo BNDES, entre elas a do Parque Nacional do Iguaçu. A mais recente foi realizada na última sexta-feira (16), do Parque Estadual Serra do Conduru, na Bahia, vencida pela empresa Farah Service. Até o fim do ano há outros cinco parques que poderão ser leiloados.

Além das concessões florestais, o BNDES tem feito uma série de projetos de parques nacionais e estaduais, com foco em turismo

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONTÊINER FOI SEGMENTO COM CRESCIMENTO MAIS REGULAR NA CABOTAGEM EM 7 ANOS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 19 Setembro 2022

Arquivo

Estudo da Antaq também observou que, de 2010 a 2020, todos os perfis de carga tiveram crescimento no transporte, sendo que carga conteinerizada teve aumento mais expressivo

Um estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a participação das embarcações brasileiras na cabotagem identificou, entre 2014 e 2021, crescimento e estabilidade entre os porta-contêineres, enquanto os demais segmentos (granéis líquidos, granéis sólidos e carga geral) apresentaram tendência de queda. De 2010 a 2020, todos os perfis de carga tiveram crescimento no transporte, sendo que a carga conteinerizada teve aumento mais expressivo. O levantamento também apontou para uma tendência dos fretes de embarcações estrangeiras serem menores que das embarcações brasileiras.

Em 2021, havia 375 embarcações arvorando a bandeira brasileira na cabotagem, segundo o estudo da agência reguladora. O grupo de embarcações composto por barcaças, balsas e chatas somava no período 163 embarcações, cerca de 43% da frota total de bandeira brasileira na navegação costeira brasileira. Segundo o estudo, 27% da frota própria de cabotagem é composta por navios de grande porte: petroleiros, porta-contêineres, carga geral, gases liquefeitos, graneleiros e químicos.

Considerando as 10 principais empresas brasileiras de navegação (EBNs) que atuam na cabotagem, os navios com grandes dimensões somam 70 unidades. Desse total, 55% transportam granel líquido, 28% contêineres, 10% carga geral e 7% dedicada a granéis sólidos. O estudo registrou que a participação de granéis líquidos na cabotagem foi de 77,1%, ante 11,8% dos granéis sólidos, 8,1% da carga conteinerizada e 3% de carga geral.

O afretamento a tempo é o tipo mais comum para granéis sólidos e granéis líquidos. Na modalidade por espaço é mais usual para contêineres e granéis líquidos. Já o afretamento por viagem é utilizado principalmente para carga geral não conteinerizada e carga de projeto. O estudo "A utilização de embarcação de bandeira brasileira na cabotagem" foi elaborado antes da Lei 14.301/2022 e faz parte da agenda plurianual de estudos 2021/2024 da Antaq.

(Em atualização)
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/09/2022

SETOR MARÍTIMO DEMANDA SOLUÇÕES INOVADORAS PARA MOTORES

Por Marjorie Avelar * NAVEGAÇÃO 18 Setembro 2022

Arquivo/Divulgação

Operadores precisam buscar formulações termicamente resistentes, com baixo teor de cinzas e alto desempenho de limpeza dos óleos de cilindro para essas embarcações, indicou relatório da Chevron Marine Lubricants

Uma nova era de combustíveis sustentáveis para os navios figura no rol dos mais recentes debates em torno das inovações do mercado marítimo, no entanto, as aplicações da maioria dessas soluções – como o hidrogênio verde – são previstas para daqui uns anos. Enquanto isso, especialistas indicam que os operadores de navios precisam buscar formulações termicamente resistentes, com baixo teor de cinzas e alto desempenho de limpeza dos óleos de cilindro para essas embarcações, à medida que

começarem a utilizar motores mais avançados e novos combustíveis, conforme destacou a Chevron Marine Lubricants.

No relatório “O futuro da lubrificação de motores marítimos de dois tempos”, a multinacional traz informações de projetistas de motores – como Man Energy Solutions e WinGD – e do Conselho Internacional de Motores de Combustão (Cimac), abordando uma perspectiva que propicia insights precisos sobre como os projetos de motores emergentes e o uso crescente de combustíveis sustentáveis vão afetar os cilindros dos navios.

“Nossa missão é ajudar a navegar pela incerteza, proporcionando desempenho lubrificante robusto e confiável para manter os motores operando de forma limpa, qualquer que seja o combustível, qualquer que seja o design. Este documento destaca as necessidades emergentes que a Chevron Marine Lubricants terá de cumprir para cumprir essa missão”, disse Pat McCloud, gerente geral da Chevron Marine Lubricants.

Segundo o documento, enquanto os combustíveis dominam a discussão no mercado marítimo, o avanço da eficiência do motor deve desempenhar um papel, igualmente importante, na definição das demandas de desempenho do óleo de cilindro marítimo. “As pressões e temperaturas mais altas, usadas para obter maior eficiência do motor, significam que serão necessários lubrificantes mais resistentes a esses desafios no cilindro ambientes”, apontou o relatório.

De acordo com a Chrevron Marine Lubricants, os sistemas de pós-combustão podem ser sensíveis a depósitos de cinzas e novas formulações de óleo vão ser necessárias para minimizar esse impacto. “Os projetos avançados de motores e os combustíveis emergentes colocam um novo desafio nos óleos de cilindro. No entanto, os fundamentos da lubrificação do cilindro permanecem os mesmos, para manter os cilindros limpos e se movendo livremente pelo maior tempo possível.”

Na vanguarda do óleo de cilindro, a Chevron Marine Lubricants – que produz petróleo bruto e gás natural; fabrica combustíveis para transporte, lubrificantes, petroquímicos e aditivos; e desenvolve tecnologias que melhoram os negócios da indústria marítima – se considera bem avançada no atendimento às necessidades emergentes descritas no relatório.

Atuante no mercado de lubrificantes biodegradáveis para diversos setores, como offshore, agronegócio e tantos outros, a Lubvap Lubrificantes Especiais possui uma gama de produtos como graxas especiais biodegradáveis e fluidos hidráulicos. Para engrenagens, comercializa fluidos de corte, protetivos contra corrosão, desengraxantes e “hand cleaner” biodegradáveis. De acordo com a empresa, a lubrificação – que pode ser feita com uso de óleos e graxas – garante que as engrenagens, rolamentos, fusos e qualquer peça, que tenha contato com outra, funcionem sem atrito, preservando todas as peças do equipamento e aumentando a vida útil e a produtividade.

Atualmente, existe uma diversidade de lubrificantes no mercado, sendo que cada um deles tem uma aplicação diferenciada. “Há lubrificantes líquidos para maquinários com difícil acesso, outros são indicados para equipamentos que vão ter contato com a água e, no caso da graxa, é indicada para peças que ficam expostas, já que sua consistência permanece no local sem apresentar vazamentos”, explicou Luiz Maldonado, CEO da Lubvap Lubrificantes Especiais, em nota da empresa.

O executivo também reforçou que, além de serem seguros para os colaboradores que os manuseiam, há também lubrificantes no mercado feitos com componentes biodegradáveis, que são absorvidos pela natureza em até 28 dias, garantindo que toda a produção seja segura e eficiente. “O uso de lubrificantes corretos para cada atividade é necessário para garantir a alta performance do produto e sua manutenção deve ser constante, seguindo as orientações dos fabricantes”, indicou Maldonado.

Os operadores de navios e outros tipos de embarcações também vêm demandando por outras tecnologias inovadoras, para reduzirem o consumo de combustível e as emissões de gases de

efeito estufa (GEE), visando, por exemplo, à transição do diesel para embarcações elétricas e híbridas, tornando-as mais duráveis e econômicas.

Portfólio offshore de produtos, soluções e serviços da Hitachi Energy para reduzir custos, aumentar a segurança e melhorar a eficiência para esse segmento, o OceaniQ combina competências interssetoriais dos segmentos de energia e marítimo, trazendo aplicações para plataformas fixas, estruturas flutuantes e sistemas de energia submarinos, para operadores eólicos, marítimos e outros operadores offshore.

“Nossas soluções podem substituir a utilização de combustíveis fósseis, tanto no período em que as embarcações estão atracadas, reduzindo a emissão de poluentes, como para carregamento rápido de embarcações elétricas com baterias. Somos pioneiros em soluções de conexão de usinas eólicas offshore de corrente contínua (HVDC) e ainda há casos em que nossa tecnologia HVDC Light foi utilizada para conectar plataformas offshore, reduzindo a emissão de poluentes e aumentando a eficiência energética”, informou Glauco Freitas, vice-presidente de Marketing e Vendas da Hitachi Energy, à Portos e Navios.

De acordo com ele, como as áreas costeiras do Brasil apresentam condições ambientais desafiadoras, as soluções compactas, blindadas e digitais da empresa apresentam grande vantagem em durabilidade, disponibilidade e qualidade de energia, apresentando melhor confiabilidade e menores custos de Opex (menor TCO – Total Ownership Cost). “Podemos ainda suportar as operações onshore e offshore com os nossos serviços de manutenção em equipamentos elétricos”, destacou Freitas.

O sistema Ocean-Q da Hitachi Energy economiza gastos e tempo, reduzindo a complexidade e o custo de instalação/atualização com soluções modulares, compactas e interoperáveis; aumentam a segurança e a proteção, habilitando operações remotas para que os operadores monitorem e controlem os ativos offshore, a partir de onshore. melhora a eficiência e a sustentabilidade, por meio da energia renovável com maior eficiência e tempo de atividade, a partir do monitoramento em tempo real e análise preditiva.

Inteligência artificial

Recentemente, a Yara Marine Technologies lançou o “Route Pilot AI”, um sistema de suporte à operação de navios baseado em inteligência artificial (IA), baseado em nuvem, que utiliza dados de alta frequência para gerar cálculos das configurações de propulsão, tornando-as mais vantajosas para as próximas viagens. Conforme a empresa, a IA usa a modelagem digital de gêmeos (digital twin) para simular parâmetros operacionais, permitindo que a equipe a bordo do navio e em terra calcule os parâmetros de trabalhos ideais para reduzir o consumo de combustível e realizar a viagem com maior eficiência energética.

Chefe de otimização de navios da linha de negócios da Yara Marine, Mikael Laurin destacou que os próximos regulamentos EEXI (Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes, em português) e CII (Indicador de Intensidade de Carbono) vão exigir que os proprietários e operadores de navios adotem soluções imediatas e “à prova de futuro”, que garantam eficiência operacional em longo prazo e reduzidas emissões de GEEs.

“Essa necessidade é ainda mais exacerbada por outros desenvolvimentos no setor, como custos crescentes, escassez de combustível e a atual crise de tripulação. Na Yara Marine acreditamos que um sistema de dados e automação – como o Route Pilot AI – ofereça uma solução eficaz e flexível, que permite que as operadoras permaneçam competitivas e avancem na transição do setor para o Net Zero”, comentou Laurim, em nota da empresa. De acordo com a Yara Marine, a capacidade do Route Pilot AI de calcular, de forma confiável os tempos de chegada, enquanto otimiza o consumo de combustível, é um complemento para as estratégias de chegada just-in-time.

* Com informações das assessorias de comunicação da Chevron Marine, Yara Marine e Lubvap Lubrificantes Especiais

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/09/2022

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: 19/09/2022