

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 089/2022
Data: 20/07/2022



ÍNDICE

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

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	3
INSTITUIÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS OPERAM LINHAS DO PLANO SAFRA	3
BE NEWS – BRASIL EXPORT	3
EDITORIAL – PASSOS IMPORTANTES	3
NACIONAL - HUB – CURTAS	4
<i>Suco de laranja</i>	4
<i>Soja e milho</i>	4
<i>Robóca verde e amarela 1</i>	4
<i>Robóca verde e amarela 2</i>	4
NACIONAL - ANTT APROVA ALTERAÇÃO DA TABELA DOS PISOS MÍNIMOS DE FRETE	5
NACIONAL - PETROBRAS REDUZ PREÇO DA GASOLINA PELA PRIMEIRA VEZ NO ANO	6
REGIÃO SUL - EMBARQUES DE MILHO SOBEM 221% NOS PORTOS DO PARANÁ	7
REGIÃO SUDESTE - MARCELO SAMPAIO CONFIRMA PRESENÇA NO SANTOS EXPORT	8
REGIÃO SUDESTE - SUDESTE EXPORT DEBATE DESAFIOS E OPORTUNIDADES NO PORTO DO RIO	9
REGIÃO NORTE - ARCO NORTE JÁ EXPORTA VOLUME DE GRÃOS SIMILAR AO DO PORTO DE SANTOS	10
REGIÃO NORTE- PARÁ E AMAZONAS DEVEM GANHAR NOVOS TUPS	11
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE REALIZA OPERAÇÃO RECORDE DE TRANSBORDO	12
PORTUGAL - PORTUGAL PODE EXPORTAR ENERGIA RENOVÁVEL NO FUTURO, DIZ PRIMEIRO-MINISTRO	13
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	14
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 19,3% NO 1º SEMESTRE	14
ANTT PUBLICA NOVOS VALORES DA TABELA DOS PISOS MÍNIMOS DE FRETE	14
CONFIRA O NOSSO NOVO VÍDEO INSTITUCIONAL!	15
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	16
BRASIL TERÁ “UMA DAS GASOLINAS MAIS BARATAS DO MUNDO”, COMO DIZ BOLSONARO?	16
JORNAL O GLOBO – RJ	19
LUCRO DA TESLA CAI NO SEGUNDO TRIMESTRE, MAS SUPERA ESTIMATIVAS	19
MERCOSUL DÁ AVAL PARA REDUÇÃO DE TARIFA DE IMPORTAÇÃO DO BRASIL E FECHA ACORDO COM CINGAPURA	20
ARTIGO: CONHEÇA AS MUDANÇAS NA LEI ANTICORRUPÇÃO QUE IMPACTA EMPRESAS	22
WILSON FERREIRA JR. DEVE VOLTAR AO COMANDO DA ELETROBRAS	23
AGRO BRASILEIRO COMBINA CERTIFICAÇÃO E SUSTENTABILIDADE, AFIRMAM GRANDES EMPRESAS DO SETOR	24
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	25
MERCOSUL CONCLUI ACORDO DE LIVRE COMÉRCIO COM CINGAPURA E REDUZ TARIFA EXTERNA COMUM EM 10%	25
DEVOLUÇÃO DE CONCESSÕES DE FERROVIAS PRECISA DE NOVAS NORMAS, INDICA TCU	27
KLABIN APROVA NOVA UNIDADE DE PAPELÃO PARA EMBALAGENS EM PIRACICABA POR R\$ 1,5 BI	28
VALOR ECONÔMICO (SP)	29
VALE CORTOU PREVISÃO PARA PRODUÇÃO DE MINÉRIO ANTES DO ESPERADO, DIZEM ANALISTAS	29
MARANHÃO ACELERA INSERÇÃO DO BRASIL NA NOVA ROTA DA SEDA DA CHINA	30
EMBARQUES BRASILEIROS DE ARROZ CRESCEM 45% NO PRIMEIRO SEMESTRE	32
PORTAL PORTOS E NAVIOS	33
CNI LANÇA PAINEL PARA CONSULTA DE PREÇOS DOS FRETES MARÍTIMOS	33
GRUPO TENTA PROMOVER PAUTA SOBRE REATIVAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL	34
TITO LÍVIO DE MORAIS - ASSUMIU A PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE NESTA QUARTA-FEIRA (20)	36
PORTO DE IMBITUBA REALIZA EXPORTAÇÃO DE PELLETS DE MADEIRA	36
ARTIGO - O FUTURO DA MÃO DE OBRA PORTUÁRIA	37
PORTO DO RIO DE JANEIRO CELEBRA 112 ANOS	38
VOLKSWAGEN UTILIZA PORTO DE SUAPE PARA OTIMIZAÇÃO LOGÍSTICA NO NORDESTE	40
KONGSBERG DIGITAL ASSINA CONTRATO COM MSC PARA DIGITALIZAR QUASE 500 NAVIOS	41
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	42
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	42



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

INSTITUIÇÕES PÚBLICAS E PRIVADAS OPERAM LINHAS DO PLANO SAFRA

Programa de 2022/2023 conta com R\$ 340,8 bilhões a serem operacionalizados pelos bancos credenciados

As linhas do Plano Safra são operacionalizadas pelos bancos integrantes do Sistema Nacional de Crédito Rural. São instituições autorizadas pelo Banco Central a operar no segmento, envolvendo agentes públicos e privados. O Plano Safra é lançado anualmente, com vigência de julho a junho do ano seguinte – período escolhido de acordo com o calendário da safra agrícola brasileira. É fonte de incentivo ao produtor rural brasileiro.

O Plano Safra 2022/2023 promove a diversificação das fontes de financiamento aos agricultores do país, com a disponibilização de mais recursos das Letras de Crédito do Agronegócio (LCA) para a aquisição de direitos creditórios do agronegócio. Ele contempla recursos para financiar projetos relacionados a sistemas de conectividade no campo, softwares e licenças para gestão, monitoramento ou automação das atividades produtivas, além de plataformas para geração e distribuição de energia produzida a partir de fontes renováveis.

O programa de 2022/2023 conta com R\$ 340,8 bilhões para financiar a produção rural.

Com informações do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa)

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

Data: 20/07/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PASSOS IMPORTANTES

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os principais portos brasileiros localizados acima do Paralelo 16, os complexos marítimos do denominado Arco Norte, atingiram uma marca emblemática no ano passado. Eles movimentaram uma tonelagem de grãos superior à operada em Santos, principal porto do País, localizado no litoral de São Paulo, na região Sudeste. Segundo dados da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (também conhecida pela sigla CNA), Porto Velho (RO), Mirituba (PA), Santarém (PA), Barcarena (PA), Itacoatiara (AM), Manaus (AM), Itaqui (MA) e Cotegipe (BA) exportaram 38,9 milhões de toneladas dessas commodities em 2021, enquanto o cais santista fez 38,8 milhões. A marca é o destaque de reportagem publicada nesta edição do Jornal BE News.

Apesar do crescimento, segundo levantamento da CNA, o Arco Norte não consegue escoar toda a produção agrícola de sua área de influência, ou seja, das regiões mais próximas de seus terminais. Parcela considerável continua atravessando o País, ampliando seus custos logísticos e reduzindo sua competitividade, para ser embarcada nas instalações do Sul e do Sudeste.

Esse cenário exemplifica um dos grandes desafios do comércio exterior brasileiro, de sua agricultura e, principalmente, da economia do País - a crescente produção agrícola não consegue ser escoada pelos portos que naturalmente receberiam essas cargas, devido à proximidade e, portanto, por representarem, em tese, um custo logístico menor. E isso ocorre devido à falta de infraestrutura logística, especificamente rodovias e ferrovias que acessem esses portos.



Devido a essa insuficiência, na prática, acaba tendo um menor custo escoar as safras por portos mais distantes, porém com acessos melhores, do que levá-los para o Arco Norte, onde parte das commodities não consegue chegar.

Os portos brasileiros competem entre si, o que é natural e recomendado para seu desenvolvimento. Mas não é correto que um complexo do Sul ou do Sudeste acabe escoando um carregamento vindo do norte do Centro-Oeste, que deveria seguir para o Arco Norte, mas não consegue pois faltam rodovias ou ferrovias para isso. Como resultado, perde a economia brasileira, pois seu produto acaba chegando no comércio internacional com um custo ampliado por razões absurdas, reduzindo a margem de lucro dos agricultores.

Essa situação demonstra a importância de se investir nos acessos ao Arco Norte, especialmente com modais como o ferroviário e o aquaviário (navegação fluvial ou de interior), voltadas ao transporte de cargas com menor valor agregado, caso das commodities agrícolas. Ampliar essa infraestrutura é garantir uma logística inteligente ao agronegócio brasileiro e à economia do País, é reduzir os gastos com sua produção (na verdade, com sua entrega) e, no fim, é entregar ao mercado global commodities mais competitivas, com melhores condições de atrair novos consumidores. Manter a situação como está é impedir o desenvolvimento do Brasil e de sua população.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/07/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

SUCO DE LARANJA

As exportações brasileiras de suco de laranja totalizaram 1,073 milhão de toneladas nos 12 meses da safra 2021/2022, 5,33% a mais do que na safra anterior. Em relação ao faturamento, essas vendas chegaram a US\$ 1,622 bilhão, 6,95% de alta. Os dados são da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e foram reunidos pela Associação Nacional dos Exportadores de Sucos Cítricos (CitrusBR). A quase totalidade desses embarques ocorreu pelo Porto de Santos (SP), complexo que é líder mundial nesse tipo de carga. E entre os destinos do suco, a Europa é o principal, tendo respondido por quase dois terços (63,61%) desses carregamentos na safra passada.

SOJA E MILHO

As projeções sobre os embarques de soja e milho nos portos brasileiros neste mês foram reduzidas pela Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) desde a última semana. Em relação à soja, a expectativa caiu do intervalo de 7 milhões a 7,956 milhões de toneladas para 7 milhões a 7,795 milhões de toneladas. Quanto ao milho, a queda foi de 6,253 milhões para 5,945 milhões de toneladas.

ROBÓCA VERDE E AMARELA 1

Boas notícias sobre a atuação de brasileiros no setor tecnológico. O País teve seu melhor resultado na Robocup 2022, maior competição internacional de robôs autônomos e que busca desenvolver a área pelo esporte. Na edição deste ano, ocorrida entre os últimos dias 13 e 16, na Tailândia, na categoria @home (robôs de serviço), a equipe RoboFei ficou em primeiro lugar e o me da Universidade Federal de Rio Grande (Furg) em 3º. E na categoria Soccer Small Size Divisão B (com até 6 robôs), a Robocin, da Federal de Pernambuco, ficou em 1º, a Robolme, do Instituto Militar de Engenharia, em 2º, e a RoboFei em 4º.

ROBÓCA VERDE E AMARELA 2

Brasileiros ainda se destacaram em outras categorias: em Simulação 3D, no desafio técnico, a Bahia RT, da Universidade Estadual da Bahia, ficou em 3º lugar; e em RMRC (de robôs de baixo custo e construídos rapidamente), a equipe do Insper terminou em 4º.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/07/2022

NACIONAL - ANTT APROVA ALTERAÇÃO DA TABELA DOS PISOS MÍNIMOS DE FRETE

Revisão tem como base a variação acumulada do IPCA no período de dezembro deste ano a junho deste ano

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



A tabela terá um aumento médio que varia de 0,87% para operações com veículo automotor de alto desempenho a 1,96% (transporte rodoviário de carga/lotação)

A MUDANÇA ACONTECERÁ SOMENTE NA VARIAÇÃO ACUMULADA DO IPCA SOBRE OS ITENS DE CUSTO, COMPOSTOS PELOS INSUMOS E SERVIÇOS RELACIONADOS À PRESTAÇÃO DO SERVIÇO, E ATUALIZA O VALOR DO DIESEL

rodoviário de cargas. A resolução com os novos valores será publicada em breve no Diário Oficial da União (DOU).

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou na manhã de terça-feira (19), o reajuste da tabela dos pisos mínimos de frete do transporte

Os reajustes terão como base o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumulado no período de dezembro de 2021 a junho deste ano. Será aplicada também a variação do valor do óleo diesel S10, referente aos valores divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para o período de 10 a 16 deste mês.

A revisão atual não altera a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC). A mudança acontecerá somente na variação acumulada do IPCA sobre os itens de custo, compostos pelos insumos e serviços relacionados à prestação do serviço, e atualiza o valor do diesel.

Com isso, a tabela de piso mínimo de frete terá um aumento médio que varia de 0,87% para operações com veículo automotor de alto desempenho a 1,96% (transporte rodoviário de carga/lotação).

Revisão da PNPM-TRC

Se encerra à meia-noite desta quarta-feira (20) a pesquisa eletrônica promovida pela Empresa de Planejamento e Logística S/A (EPL), vinculada ao Ministério da Infraestrutura, em parceria com a ANTT para revisar a tabela de pisos mínimos de frete do transporte rodoviário de cargas. Os dados compilados serão aplicados na próxima revisão, prevista para janeiro do próximo ano.

Com 12 itens, o questionário pode ser respondido por cooperativas, empresas e transportadores autônomos que atuam no setor rodoviário de carga. As perguntas tratam de temas como a quantidade de horas semanais trabalhadas pelos motoristas, velocidade média das viagens, rendimento do combustível e até mesmo o número de lavagens feitas nos veículos.

A PNPM-TRC é uma política pública prevista na Lei nº 13.703, de 2018. O objetivo é promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Cabe à ANTT publicar norma estabelecendo os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no artigo 3º da Lei nº 13.703, de 2018.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/07/2022

NACIONAL - PETROBRAS REDUZ PREÇO DA GASOLINA PELA PRIMEIRA VEZ NO ANO

O litro fornecido pelas refinarias da estatal cairá de R\$ 4,06 para R\$ 3,86

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



A última diminuição havia acontecido em 15 de dezembro do ano passado, quando a Petrobras reduziu o preço de R\$ 3,19 para R\$ 3,09

NÃO HOUVE ALTERAÇÃO NO PREÇO DO DIESEL. PARA ESTE COMBUSTÍVEL O LITRO PERMANECE EM R\$ 5,61 DESDE 18 DE JUNHO

A Petrobras anunciou na terça-feira (19) uma redução de R\$0,20 no preço médio da gasolina vendida às distribuidoras de combustível. O reajuste já vale a partir de hoje (20).

Com a redução, o litro fornecido pelas refinarias da estatal cairá de R\$ 4,06 para R\$3,86. Segundo a Petrobras, a participação da companhia em cada litro de gasolina misturada vendida na bomba passará de R\$ 2,96 para R\$ 2,81.

Não houve, no entanto, alteração no preço do diesel. Para este combustível o litro permanece em R\$ 5,61 desde o dia 18 de junho.

Essa é a primeira redução do preço da gasolina neste ano. A última diminuição havia acontecido em 15 de dezembro do ano passado. Naquela ocasião, a Petrobras reduziu o valor em R\$ 0,10, de R\$ 3,19 para R\$ 3,09. Desde então, todos os reajustes aumentaram o preço do combustível.

Em comunicado oficial, a Petrobras afirma que a redução segue os padrões do Preço de Paridade Internacional (PPI), uma política de preços implementada em 2016, durante o governo do ex-presidente Michel Temer.

O índice se baseia nos custos de importação, que incluem transporte e taxas portuárias como principais referências para o cálculo dos combustíveis.

O comunicado da empresa diz que "essa redução acompanha a evolução dos preços internacionais de referência, que se estabilizaram em patamar inferior para a gasolina, e é coerente com a prática de preços da Petrobras".

Governo comemora

A redução dos preços da gasolina foi comemorada pelo presidente da República, Jair Bolsonaro (PL). Em suas redes sociais, o líder do Executivo afirmou que a redução de R\$4,06 para R\$ 3,86 no litro fornecido pelas refinarias fará com que o Brasil tenha a gasolina mais barata do mundo.

"A partir de amanhã (quarta-feira), o preço médio da gasolina para as distribuidoras passa de R\$ 4,06 para R\$ 3,86 por litro. A redução é de 5,18%. Brevemente o Brasil terá uma das gasolinas mais baratas do mundo", declarou o presidente. A diminuição do valor da gasolina é um alívio para o presidente Bolsonaro em plena corrida eleitoral. O presidente não esconde que, para sua reeleição, considera fundamental diminuir o preço dos combustíveis

Ações do governo



Ao longo dos últimos meses foram diversas as ações promovidas pelo governo para tentar diminuir o preço dos combustíveis. No mês passado, por exemplo, Bolsonaro pressionou a Petrobras até conseguir a renúncia do ex-presidente José Mauro Coelho logo após um novo reajuste.

O Planalto também conseguiu aprovar duas Propostas de Emenda à Constituição (PEC). A primeira, conhecida como PEC dos Benefícios, autoriza o governo federal a gastar, entre benefícios sociais e econômicos, mais de R\$ 41 bilhões em despesas excepcionais até 31 de dezembro.

Também prevê a criação de um auxílio de R\$ 1.000 a caminhoneiros e outro auxílio para taxistas, ainda sem valor definido, além da ampliação do Auxílio Brasil para, ao menos, R\$ 600 mensais, e um vale-gás para cerca de R\$ 120 a cada dois meses, entre outros pontos.

A outra medida aprovada, conhecida como PEC dos Biocombustíveis, estabeleceu na Constituição o regime fiscal diferenciado para os biocombustíveis, com vantagens em relação aos combustíveis fósseis. A intenção é minimizar o impacto de recentes leis complementares (LCs 192/22 e 194/22) que reduziram a competitividade dos biocombustíveis, como o etanol, diante da gasolina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/07/2022

REGIÃO SUL - EMBARQUES DE MILHO SOBEM 221% NOS PORTOS DO PARANÁ

Mais de 1,9 milhão de toneladas do grão foram exportadas entre janeiro e junho deste ano, contra 591,5 mil em igual período de 2021

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br

Em junho, 354.424 toneladas de milho foram carregadas nos portos do Paraná; em 2020 e 2021 não houve exportação nesse mês

As exportações de milho pelos portos do Paraná, no primeiro semestre deste ano, aumentaram 221%, em comparação aos embarques realizados no mesmo período de 2021. Ao todo, 1.900.672 toneladas do cereal foram escoadas pelos terminais paranaenses entre janeiro e junho. No ano passado, o volume embarcado no período foi de 591.538 toneladas.

De acordo com a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa, a autoridade portuária), os embarques de milho nos primeiros seis meses do ano voltaram a se comparar aos de 2019, quando as exportações do grão registraram recordes nos complexos marítimos brasileiros, entre eles, o de Paranaguá.

O volume embarcado do produto começou a subir em março deste ano, segundo a Appa. Em junho, 354.424 toneladas foram carregadas, após dois anos sem exportação no mês (2020 e 2021).

O diretor-presidente da Appa, Luiz Fernando Garcia, apontou os fatores que contribuíram para o aumento da movimentação de milho nos portos do estado. “A necessidade de mais espaço para receber a nova safra não é a única explicação para a alta. A guerra na Ucrânia também impulsionou os embarques, em especial, nos três últimos meses”, explicou.

A ofensiva russa sobre a Ucrânia, em 24 de fevereiro último, levou ao fechamento dos portos do país, principalmente, os que transportam cargas pelo Mar Negro, com destino à África e à Europa, o que impediu os embarques de grãos como milho, trigo, farelo de soja e óleo de girassol. A Ucrânia é um grande fornecedor mundial de milho e o impedimento nas exportações abriu mercado ao Brasil, outro forte produtor da commodity.

“Isso abriu uma oportunidade para o Brasil, que ainda tinha, em estoque, milho da primeira safra. Parte dessa exportação tem saído aqui pelo Porto de Paranaguá”, disse Garcia. “O Brasil entrou nesse ‘share’ porque ainda tinha estoques, com boas margens de preço. Ou seja, teve demanda e oferta e a gente vem aproveitando desde março”, complementou o diretor-presidente da Appa.

Paraná, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso são as principais origens do milho embarcado pelos portos do Paraná. Egito, Irã, Espanha, Portugal e Coreia do Sul são os principais países de destino do produto exportado por Paranaguá.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/07/2022

REGIÃO SUDESTE - MARCELO SAMPAIO CONFIRMA PRESENÇA NO SANTOS EXPORT

Ministro da Infraestrutura será uma das principais atrações do fórum regional nos dias 3 e 4 de agosto, em Guarujá (SP)

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ministrará palestra na abertura do Santos Export, no dia 3 de agosto

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, confirmou sua participação no Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, nos dias 3 e 4 de agosto, em Guarujá (SP). Ele fará uma palestra na abertura do evento, que é uma realização do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

A confirmação da vinda do ministro à Baixada Santista foi revelada nessa terça-feira (19) pelo

diretor de Comunicação do Brasil Export, Bruno Merlin, durante o quadro dedicado ao fórum no Programa ZR News. Comandada pelo jornalista Zerri Torquato, a atração foi transmitida pela Santa Cecília FM – 107,7, pelo próprio canal do programa no Youtube e também pelo portal BE News. A jornalista e colunista do jornal BE News Cândia La Terza também participou da edição de terça.

O Santos Export será aberto no dia 3 de agosto, às 18h30, no Sofitel Guarujá Jequirim, em Guarujá (SP). A presença será restrita a autoridades, empresários, conselheiros e patrocinadores. Mas, o encontro terá transmissão online e gratuita pelo portal BE News para o público em geral.

Outras presenças confirmadas no Santos Export são o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; e o secretário Nacional de Transportes Terrestres do ministério da Infraestrutura, Felipe Queiroz.

“A desestatização do Porto de Santos vai ser o grande debate porque isso muda tudo no modelo de operação da Companhia Docas, da Autoridade Portuária”, afirmou Merlin durante sua participação no ZR News.

O diretor de Comunicação ressaltou ainda a importância do Santos Export, que tratará das questões do complexo portuário. “Vamos discutir o futuro do Porto de Santos. Um futuro sustentável, de geração de renda e riquezas, com preservação ambiental e tecnologia nos terminais. São pautas em comum com a sociedade”, salientou.

Bruno Merlin antecipou que, além da desestatização do Porto de Santos, serão debatidos no Santos Export os acessos aquaviário, rodoviário e ferroviário - nesse caso com ênfase para a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) — e os gargalos logísticos no transporte da carga, entre outros temas.

“Uma das coisas importantes do evento é trazer profissionais, lideranças políticas e empresariais e profissionais autônomos para o Porto de Santos, para as nossas visitas técnicas, esse intercâmbio de experiências que acaba gerando tantos frutos no dia a dia”, acrescentou Merlin.

A programação inclui visitas técnicas ao Terminal Exportador de Santos (TES), ao Ecoporto e ao STS14, da Eldorado Brasil. “A visita ao STS14, que está em obras, será a grande novidade para a comitiva do Santos Export neste ano”, destacou.



A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS VAI SER O GRANDE DEBATE PORQUE ISSO MUDA TUDO NO MODELO DE OPERAÇÃO DA COMPANHIA DOCAS, DA AUTORIDADE PORTUÁRIA”

BRUNO MERLIN
diretor de Comunicação do Brasil Export

Futuro do País

Cândice La Terza também reforçou a importância de se debater os rumos do Porto. “Discutir o futuro do Porto de Santos é discutir o futuro do nosso País”, comentou a jornalista, que aproveitou a ocasião para agradecer ao convite do diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo, para assinar a coluna Vitrine. “É uma coluna corporativa, que mostra os eventos do business. É no evento que se celebra uma conquista do mundo corporativo e onde se faz grandes networks”, disse Cândice. O Vitrine, que estreou no início deste mês, sai às sextas-feiras no jornal BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/07/2022

REGIÃO SUDESTE - SUDESTE EXPORT DEBATE DESAFIOS E OPORTUNIDADES NO PORTO DO RIO

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br

“112 anos do Porto do Rio de Janeiro: desafios e oportunidades para todo o sistema portuário fluminense” é o tema da live que o Sudeste Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária promoverá nesta quarta-feira (20), a partir das 15 horas, com transmissão on-line pelo canal do Brasil Export no Youtube e pelo portal BE News.

O fórum será comandado pelo presidente do Conselho do Sudeste Export, Marcelo Sammarco, e contará com a participação do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia; da gerente-geral da Unidade de Agenciamento Marítimo da Wilson Sons, Flávia Carvalho; e do diretor da Triunfo Logística, Mario Meira.

Situado na costa oeste da Baía de Guanabara, o porto organizado sob gestão da Companhia Docas do Rio de Janeiro tem uma área operacional de 1 milhão de m², cais acostável de 6,7km de extensão, com 31 berços, profundidade que varia de 10 a 15 metros e possui 15 pátios abertos e 18 armazéns.

O porto fluminense opera na exportação de contêineres, ferro gusa, produtos siderúrgicos e veículos. Já na importação, as principais cargas movimentadas são contêineres, trigo, produtos siderúrgicos e concentrado de zinco.

O complexo portuário tem acesso ferroviário via Terminal do Arará, operado pela MRS Logística S/A. Liga o porto à região do Centro-Sul do Rio de Janeiro, no Vale do Paraíba, e de lá aos estados de São Paulo e Minas Gerais.

O acesso rodoviário é pelas vias federais BR-040, BR101, BR-116 e estaduais: RJ071 e RJ-083, via Avenida Brasil e Avenida Portuária. Há em curso medidas no intuito de melhorar ainda mais os

acessos rodoviários ao porto, como a retomada do projeto de construção das fases 3, 4 e 5 da Via Alternava, que contribuirá para a melhoria da trafegabilidade dos veículos de carga na região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/07/2022

REGIÃO NORTE - ARCO NORTE JÁ EXPORTA VOLUME DE GRÃOS SIMILAR AO DO PORTO DE SANTOS

Em 2021 foram movimentadas 38,9 milhões de toneladas por seis portos do Norte e um da Bahia; em Santos foram 38,8 milhões

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



O eixo Arco Norte do Brasil abriga oito complexos portuários, entre eles o Porto de Manaus (AM)

O eixo Arco Norte do Brasil já exporta o mesmo volume de grãos em comparação ao tradicional Porto de Santos (SP). A região que fica acima da linha do Paralelo 16 (divisão imaginária que determina rotas de comércio no País) abriga seis complexos portuários do Norte: Porto Velho (RO); Mirituba, Santarém e Barcarena (PA), Itacoatiara e Manaus (AM). Além de dois portos do Nordeste: Itaqui (MA) e Cotegipe (BA).

Segundo dados da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), em 2021 foram exportadas 38,9 milhões de toneladas de grãos por esses portos. Já a região Sudeste, representada pelo complexo santista, exportou 38,8 milhões.

A produção agrícola do eixo Arco Norte também registrou um salto expressivo entre 2009 e 2021, saindo de 56 milhões para 141,9 milhões de toneladas de grãos, alta de 151% no período.

Porém, mesmo com o bom desempenho das exportações via Norte e Nordeste, os complexos ainda não conseguem dar conta dos volumes atuais, e cerca de 69% da exportação da agricultura ainda são escoadas pelos portos do Sul e Sudeste. O levantamento da CNA chama atenção para a discrepância de investimentos nos setores de infraestrutura e logística entre as regiões como o principal motivo para os gargalos.

Uma das estratégias apontadas para melhorar o escoamento das safras e das exportações pelos portos do Arco Norte seria interligar a região, via ferrovia, com o Mato Grosso, no Centro-Oeste. Neste sentido, o principal projeto é a Ferrogrão, com um traçado de 933 km que ligaria o município de Sinop (MT) ao distrito de Mirituba (PA), nas margens do Rio Tapajós. Com isso, em vez de caminhões, os grãos viajariam em vagões de trem e em maior quantidade, gerando recuo de 30% a 40% no valor do frete, segundo esmavas.

O projeto da ferrovia, discutido há anos, é muito aguardado pelo setor do agronegócio e faz parte do Programa de Parceria de Investimentos (PPI). O valor estimado do investimento é de R\$ 12 bilhões, com recursos injetados pela iniciativa privada, em um prazo de concessão de 69 anos.

Mas, desde março do ano passado, o projeto aguarda julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF), em razão da Ação Direta de Inconstitucionalidade, movida pelo PSOL, que questiona a alteração dos limites da Floresta Nacional do Jamanxim, no Pará.

Especialistas apontam ainda impasses no projeto atual, já que o traçado passa pela região Amazônica, gerando entraves ambientais, além de estar em área sujeita a alagamento por pelo menos cinco meses do ano.

CURTO PRAZO

No curto prazo, uma das metas é ampliar o escoamento de milho da próxima safra do Centro-Oeste, entre fevereiro e junho, pelo complexo de Porto Velho, que possui vias de acesso para o trânsito de veículos pesados.

Atualmente, o Mato Grosso conta com três grandes corredores que levam às regiões Norte e Nordeste. Um deles é a rodovia BR-364, que liga o oeste do Estado ao cone sul de Rondônia, em Porto Velho. De lá, os grãos saem pela hidrovia do Rio Madeira em direção aos portos de Itacoatiara (AM), Santarém (PA) e Barcarena (PA), no município de Vila do Conde.

O segundo corredor é o da rodovia BR-163, que liga a região do médio-norte do Mato Grosso, abrangendo as cidades de Sorriso, Sinop e Guarantã do Norte, até Mirituba (PA), onde o escoamento segue pela hidrovia do Rio Tapajós, com acesso aos portos de Santana e Barcarena. O terceiro é a BR-158, que atende à região do Vale do Araguaia em Nova Xavantina, Canarana, Ribeirão Cascalheira, Água Boa, Querência, Porto Alegre do Norte, subindo com as cargas de grãos até Redenção, no Pará, e por duas rodovias estaduais, alcançando a ferrovia de Palmeirantes, no Tocantins, e chegando ao Porto de Itaqui (MA).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/07/2022

REGIÃO NORTE- PARÁ E AMAZONAS DEVEM GANHAR NOVOS TUPS

Governo Federal autorizou a construção de três Terminais de Uso Privado na Região Norte

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



O terminal de grânéis líquidos da Atem Distribuidora de Petróleo, em Santarém (PA), terá aporte de R\$ 55,7 milhões

O Governo Federal autorizou em junho a construção de seis novos Terminais de Uso Privado (TUPs) no País. Do total, três são projetos para a região Norte.

Todos os empreendimentos são “greenfield”, ou seja, terão que ser constituídos ainda.

Um deles é o Terminal de Malato, da Louis Dreyfus Company Brasil, que deve ser construído em Ponta das Pedras, no Pará, com investimento de R\$450 milhões. A esmava é que o terminal tenha capacidade para operar nove milhões de toneladas de grãos por ano. São previstos armazéns, frota de barcaças e empurradores para transportar, de forma sustentável, o granel sólido de origem vegetal.

O segundo projeto é um terminal de grânéis líquidos da Atem Distribuidora de Petróleo, localizado em Santarém, também no Pará, com aporte de R\$55,7 milhões.

O terceiro é um terminal da Lajes Logística, em Manaus, que será destinado à movimentação de contêineres e carga geral, com investimento de R\$ 175 milhões.

OUTRAS REGIÕES

As autorizações concedidas preveem também dois TUPs no Porto de Santos (SP) e um em Paranaguá (PR).

Para Santos, um dos projetos é o do Terminal Portuário Logístico –TPL, da Triunfo Participações e Investimentos (TPI). O grupo ainda precisa encontrar um parceiro para viabilizar o projeto orçado em R\$ 2,827 bilhões, e também não foi definida a vocação do terminal, mas o aval permite a exploração de cargas como grânéis sólidos, líquidos e carga geral.

O outro é TUP EBT – Santorini, da Ageo (Empresa Brasileira de Terminais e Armazéns Gerais), que já opera terminais de graneis líquidos no complexo portuário santista. O empreendimento prevê um terminal retroportuário, destinado a graneis sólidos, líquidos e carga geral, em um investimento estimado de R\$3,66bilhões.

Já o terminal da Porto Guará Infraestrutura pode ser instalado em Paranaguá (PR). O investimento deve ser de R\$ 3,2 bilhões, em um empreendimento de grande porte que movimentará graneis sólidos e líquidos.

Se todos os projetos saírem do papel, serão R\$ 10,3 bilhões em novos investimentos, segundo o Ministério da Infraestrutura, que esclarece ainda que os empreendimentos vão ampliar a oferta de serviços e a capacidade de armazenamento de graneis sólidos líquidos e gasosos, cargas gerais e containerizadas, o que agregará competitividade ao comércio brasileiro no mercado internacional

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/07/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE REALIZA OPERAÇÃO RECORDE DE TRANSBORDO

Navio California Highway desembarcou 1.538 veículos no complexo pernambucano, que, em seguida, foram exportados para Veracruz, no México, e Cartagena, na Colômbia

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Divulgação/Autoridade Portuária de Suape

Veículos vindos da Argentina foram descarregados no complexo marítimo pernambucano

O Porto de Suape, em Pernambuco, realizou sua maior operação de transbordo de automóveis nos últimos dias. Ela ocorreu como parte da movimentação de 2.080 veículos no navio California Highway, nessa escala no complexo nordestino. Desse total, 1.538 foram transbordados - ou seja, foram descarregados e, depois, reembarcados para um novo destino. Houve

ainda a exportação de 131 automóveis e a importação de outros 411.

O processo foi realizado pelas empresas K-Line e Nexus, que, desde novembro do ano passado, implantaram um hub de veículos no complexo de Suape, em Ipojuca, na Região Metropolitana do Recife.

De acordo com a Autoridade Portuária de Suape, nessa operação, os veículos chegaram da Argentina e, na sequência, no Pátio Público de Veículos (PPV) do complexo marítimo, foram carregados em outro navio para os portos de Veracruz (México) e Cartagena (Colômbia), na América do Norte e do Sul, respectivamente.

Desde o início das atividades do hub, no final do ano passado, centenas de automóveis de passeio e utilitários vêm passando por Suape e, dali, sendo levados para outros destinos internacionais. Eles chegam do Uruguai e da Argentina e, no final, são levados a Colômbia, República Dominicana, Costa Rica, México e Estados Unidos. O recorde anterior era de 690 veículos nesse tipo de operação.

Para o gerente-geral da K Line no Brasil, Rafael Cristelo, a operação consolida a proposta das empresas de utilizar o Porto de Suape como centro distribuidor para outros países. "Suape dispõe de toda a infraestrutura necessária para que possamos realizar as operações com a maior qualidade e tranquilidade possíveis. Essa parceria já vem dando frutos com a implantação do novo hub e acreditamos que novas possibilidades de negócios irão surgir muito em breve decorrentes do sucesso dessa operação", afirma.

Balanço

O movimento de veículos em Suape foi um dos grandes destaques do ano passado, tendo aumentado 20% em relação ao exercício anterior, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor. Foram 47.841 unidades em 2021 contra 39.922, em 2020. Em 2022, até o mês passado, o total chegou a 26.542 automóveis, 10% a mais do que os 24.111 do ano anterior.

Suape é a porta de saída para os veículos da Stellans (antiga FCA), produzidos tanto na fábrica da Jeep em Goiana, quanto na planta do grupo em Bem (MG), tendo como destino países como Argentina e México. O atracadouro também importa veículos de marcas importantes, como a Toyota.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/07/2022

PORTUGAL - PORTUGAL PODE EXPORTAR ENERGIA RENOVÁVEL NO FUTURO, DIZ PRIMEIRO-MINISTRO

António Costa destacou os recursos hídricos, solares e eólicos do país e os sucessivos investimentos em tecnologias para a produção de energia limpa

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



António Costa durante a inauguração da gigabateria

O primeiro-ministro de Portugal, António Costa, acredita que o país poderá, no futuro, exportar energia renovável. Para isso, conta com os recursos hídricos, solares e eólicos do país e os sucessivos investimentos em tecnologias para a produção de energia limpa.

“Não temos gás natural, petróleo, nem combustíveis fósseis e por isso importamos toda essa energia. Mas temos recursos hídricos, solares, eólicos, e podemos ser nós

a produzir a energia que nós consumimos, e um dia produzir energia para passarmos a ser exportadores”, disse na última segunda-feira (18), durante a inauguração da gigabateria, um complexo hidrelétrico instalado no rio Tâmega, pela empresa Iberdrola.

O ministro também citou a capacidade de produção energética que Portugal pode vir a ter com o novo complexo. “Esta gigabateria permite produzir energia e importar menos 160 mil toneladas de petróleo que teríamos de importar para produzir a mesma quantidade de energia”, frisou.

Na ocasião, Costa criticou alguns países europeus em relação à falta de investimentos em energias renováveis e a dependência do gás russo – abastecimento que, com a guerra, está em risco.

“Portugal depende zero da Rússia no que toca ao fornecimento da energia, uma realidade diferente da União Europeia, que depende bastante”, explicou.

António Costa realçou, no entanto, que Portugal é “solidário” no apoio ao bloco europeu através do reforço da capacidade de transbordo, no Porto de Sines, de navios que transportem gás natural liquefeito (GNL) para os países mais dependentes.

“Quando nos pedem solidariedade, somos solidários. Estamos a montar a partir do Porto de Sines uma operação de logística que aumenta a capacidade de transshipment (transbordo) para acelerar



o fornecimento de gás natural aos países que dependem dos portos altamente congestionados no norte da Europa ou nos Países Bálticos”, disse o primeiro-ministro.

Ele explicou que o bloco europeu está preparando um plano de emergência para fazer frente ao corte do gás russo, e que uma das medidas é o racionamento do consumo. “Isto é uma ameaça às nossas famílias e a produtividade das empresas. Por isso, defendo a urgente aposta em energias verdes. A resposta que temos de dar não é o racionamento, mas acelerar a capacidade de produção de energias renováveis para que a Europa dependa de si própria e não de outros”, declarou.

Gigabateria

A Iberdrola inaugurou na segunda-feira, em Ribeira de Pena, o seu maior investimento em Portugal: o complexo hidroelétrico do Rio Tâmega. O projeto de 1,5 bilhão de euros é composto por três centrais hidrelétricas, a Gouvães, Daivões e Alto Tâmega. O trio contabiliza uma potência de 1158 megawatts (mw), distribuídos pelos 880 mw de Gouvães (no rio Torno), e a uma cota mais baixa pelos 160 mw do Alto Tâmega e 118 de Daivões.

No entanto, o conjunto da capacidade de armazenagem do Tâmega (cerca de 200 milhões de metros cúbicos) está longe dos volumes armazenados em outras barragens do país, como Alqueva (4 bilhões de metros cúbicos), Baixo Sabor (bilhões) ou Castelo de Bode (900 milhões)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/07/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 19,3% NO 1º SEMESTRE

Informações: Agência Porto (20 de julho de 2022)

O Porto de Imbituba fechou o primeiro semestre com 3,5 milhões de toneladas movimentadas, o que representa alta de 19,3% na operação de cargas em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a junho, o porto atendeu 139 navios, um crescimento de 8,6% no número de embarcações atracadas, se comparado a 2021.

Os grãos sólidos lideram as operações, com 78,3% do volume movimentado no período, seguido de contêineres (12,2%), carga geral (9,1%) e granel líquido (0,4%). Os principais produtos transportados foram o coque de petróleo, contêineres, fertilizantes, sal e minério de ferro.

A maior parte das operações são de importação (46,6%), um aumento 6,9% no montante desembarcado em relação ao primeiro semestre de 2021. Já a exportação representou a fatia de 41,4% da movimentação do porto, com incremento de 43,8%. A cabotagem obteve 6,1% no volume em toneladas transportadas no período, representando 12,4% da movimentação total.

Para o ano, a previsão é de que mais de sete milhões de toneladas sejam movimentadas no Porto de Imbituba.

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

Data: 20/07/2022

ANTT PUBLICA NOVOS VALORES DA TABELA DOS PISOS MÍNIMOS DE FRETE

Informações: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (20 de julho de 2022)



As tabelas terão um aumento médio que varia de 0,87%, para operações com veículo automotor de alto desempenho, a 1,96%, carga lotação.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou, no Diário Oficial da União (DOU) desta quarta-feira (20/7), a Resolução nº 5.985/2022, que promoveu o reajuste da tabela dos pisos mínimos de frete do transporte rodoviário de cargas, baseado no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumulado no período de dezembro de 2021 a junho de 2022, e na aplicação da variação do valor

do óleo diesel S10, referente aos valores divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para o período de 10/07/2022 a 16/07/2022.

A revisão atual não altera a metodologia vigente, apenas aplica a variação acumulada do IPCA sobre os itens de custo, compostos pelos insumos e serviços relacionados à prestação do serviço, e atualiza o valor do diesel. Com isso, as tabelas de piso mínimo de frete terão um aumento médio que varia de 0,87%, para operações com veículo automotor de alto desempenho, a 1,96%, carga lotação.

Para saber tudo sobre a Política Nacional dos Pisos Mínimos de Frete (PNPM), clique aqui. Para entender as etapas de implementação, acesse aqui.

Para entender melhor sobre a PNPM, assista ao vídeo do Canal ANTT no Youtube sobre como é, em regra, composto o cálculo da tabela.

Histórico – A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), determinou que compete à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT publicar norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º da Lei.

O parágrafo 1º do artigo 5º da Lei nº 13.703/2018 estabelece que a ANTT deverá publicar nova tabela com os coeficientes de pisos mínimos atualizados, até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, estando tais valores válidos para o semestre em que a norma for editada. Por sua vez, o parágrafo 2º do artigo 5º estabelece que na hipótese de a norma não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no período acumulado.

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

Data: 20/07/2022

CONFIRA O NOSSO NOVO VÍDEO INSTITUCIONAL!

Informações: SOPESP (20 de julho de 2022)



Muito prazer! Somos o SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo.

Fundado em 22 de dezembro de 1993; acompanhamos e geramos mudanças que impactaram na melhoria do segmento empresarial portuário.

São quase três décadas marcadas por uma forte atuação na geração de diálogos que trouxeram melhorias nas negociações entre

os trabalhadores portuários, trabalhadores portuários avulsos, associados e representantes das atividades portuárias no estado de São Paulo e no Brasil.

O SOPESP realiza um trabalho na defesa dos interesses do segmento empresarial dos operadores portuários, buscando a competitividade do setor, interagindo com as autoridades, sindicatos laborais e com a sociedade.

Quanto orgulho!

Os operadores portuários são os verdadeiros responsáveis pela ligação entre a indústria e produtos que entram e saem do nosso país, ligando o Brasil com o mundo.

SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo. Contribuindo para o crescimento da economia do Brasil.

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

Data: 20/07/2022



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BRASIL TERÁ “UMA DAS GASOLINAS MAIS BARATAS DO MUNDO”, COMO DIZ BOLSONARO?

Pesquisa mostra que preço no país se tornou mais baixo que a média mundial, mas bases que sustentam queda têm prazo de validade

Por André Ramalho 20 de julho de 2022 Em Combustíveis, Eleições 2022



Jair Bolsonaro diz que Brasil terá, em breve, uma das gasolinas "mais baratas do mundo" (Foto: Isac Nóbrega/PR)

RIO — O presidente Jair Bolsonaro (PL) comemorou, nesta terça-feira (19/7), a redução anunciada pela Petrobras, de 4,9% no preço da gasolina nas refinarias, e afirmou que, em breve, o Brasil terá uma das “gasolinas mais baratas do mundo”.

Uma das principais apostas de Bolsonaro, na tentativa de melhorar a popularidade de seu governo às vésperas das eleições, a desoneração dos

combustíveis começou a dar resultado nas últimas semanas e o preço pago pelo consumidor brasileiro pela gasolina já é, hoje, mais baixo que a média mundial.

Mesmo sem contabilizar os efeitos do corte de preços da Petrobras, o Brasil já figura, esta semana, no ranking dos 50 países com a gasolina mais barata do Planeta.

De acordo com dados do Global Petrol Prices, site de pesquisa de mercado, o Brasil ocupa a 44ª posição no ranking da gasolina mais barata, entre os 169 mercados monitorados. Para efeitos de comparação, os Estados Unidos — referência de cargas tributárias baixas no mercado global — estão em 57º.



Para entrar no TOP 20, contudo, o preço médio no Brasil precisará cair pela metade praticamente — uma realidade que parece, hoje, distante.

A redução do preço da gasolina vendida pela Petrobras tende, agora, a reforçar o movimento recente de baixa dos preços nas bombas. Mas a maioria das medidas anunciadas pelo governo para baixar os preços, vale lembrar, tem prazo para acabar: 31 de dezembro, justamente quando se encerra o atual mandato do presidente.

Desde março, o consumidor brasileiro vinha se acostumando a pagar mais pelo derivado que a média mundial. A curva inverteu com a desoneração dos combustíveis implementada no país nas últimas semanas.

O levantamento do Global Petrol Prices mostra que o litro da gasolina no Brasil, em dólar, custa na média US\$ 1,199 — patamar 16,7% abaixo da média mundial, de US\$ 1,44.

Já o litro do diesel é negociado, no mercado doméstico, a US\$ 1,382, valor 1,3% menor que a média dos demais países. Nesse caso, o Brasil tem o 80º diesel mais barato do mundo, situado praticamente no meio da tabela.

A pesquisa do Global Petrol Prices considera a média de preços em cada país, convertida para dólar. Os números mais atualizados são de 18 de julho. Os dados, porém, não incluem a paridade de poder de compra, ou seja, não refletem os diferentes custos de vida nos países.

Em geral, os combustíveis mais baratos são encontrados nos países grandes produtores, membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), como Venezuela, Líbia, Irã e Argélia. Nesses países, o litro dos produtos custa centavos de dólar.

Por que o preço da gasolina está caindo no Brasil?

A Petrobras reduziu em 20 centavos, de R\$ 4,06 para R\$ 3,86 por litro, o preço do litro da gasolina vendida às distribuidoras nesta quarta-feira (20/7). O preço do diesel foi mantido inalterado.

Esta é a primeira vez que a estatal corta o preço da gasolina nas refinarias desde dezembro de 2021. A redução ocorre três semanas após Caio Paes de Andrade assumir a presidência da companhia, no lugar de José Mauro Coelho — que ficou no comando da empresa por apenas 68 dias e que, a exemplo de seus antecessores Joaquim Silva e Luna e Roberto Castello Branco, caiu em desgraça após reajustar os preços dos combustíveis.

Paes de Andrade também começou a sua gestão sob pressão de Bolsonaro, para que a estatal reduzisse os preços, diante da recente desvalorização do petróleo no mercado internacional — e da proximidade das eleições.

A redução do preço da gasolina anunciado pela Petrobras tende a reforçar o movimento de baixa dos preços do combustível nas bombas. Nas últimas três semanas, o preço médio do produto, nos postos, caiu 17,8%, de acordo com levantamento da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A queda reflete, basicamente, três fatores:

- a desoneração dos impostos federais da gasolina e etanol, zerados por meio da lei 194/2022;
- a fixação do teto da alíquota de ICMS — de 17% a 18%, na maioria dos casos — sobre os combustíveis e energia elétrica, também prevista na lei 194/2022;
- e a redução da base de cálculo do ICMS pelos estados, após decisão monocrática do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), André Mendonça — que determinou a cobrança do imposto sobre a média móvel de 60 meses para o diesel, gasolina e GLP.



Desses três fatores, dois deles — a desoneração dos impostos federais e a redução da base de cálculo do ICMS — são temporárias, com validade até o fim do ano e do atual mandato de Bolsonaro.

Disputa de Bolsonaro com os estados vai para o STF

O governo federal e os estados travam uma batalha no Supremo, sobre o pacote de desoneração dos combustíveis. Os governadores veem na redução da alíquota de ICMS perdas de receitas.

O ministro do STF, Gilmar Mendes, determinou, na segunda-feira (18/7), a abertura formal da mediação entre as partes, mas o prazo para conclusão dos trabalhos está previsto, inicialmente, para 4 de novembro — só, portanto, depois do segundo turno das eleições.

Mantido o jogo como está, Bolsonaro garante até o fim da eleição a desoneração dos combustíveis que pretendia, às vésperas da eleição. Nas pesquisas de intenção de votos, o presidente aparece em segundo lugar, atrás do ex-presidente Lula (PT).

Os estados questionam, na Corte, as bases da desoneração: as leis complementares nº 192/2022 (monofasia) e nº 194/2022 (teto do ICMS).

E também tentam reverter a decisão monocrática do ministro André Mendonça, que derrubou o convênio do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) de março (a do dribble dos estados nas regras de desoneração previstas na lei 192); e que estendeu a mudança na base de cálculo do ICMS (média de 60 meses) para a gasolina e gás liquefeito de petróleo (GLP) — e não só para o diesel, como previsto na legislação.

Ao abrir a mediação do conflito, Mendes já deixou claro que será discutida a “eventual perda de arrecadação em razão das Leis Complementares 192/2022 e 194/2022 e o atual fluxo de ativos financeiros dos entes subnacionais em comparação com os anos anteriores”.

O fator eleitoral

A pesquisa eleitoral mais recente da Genial/Quaest mostra que Bolsonaro continua sendo visto como o principal culpado pela alta dos preços dos combustíveis. Ao todo, 25% dos entrevistados entendem dessa forma. Na pesquisa anterior, de junho, o percentual era 28%.

O resultado das entrevistas foi divulgado no dia 6 de julho e reflete, portanto, apenas parcialmente a queda dos preços da gasolina das últimas semanas.

Para 52% dos entrevistados, Bolsonaro está fazendo menos do que deveria para derrubar os preços dos combustíveis — ante 42% que dizem que ele faz o que pode.

A pesquisa mostra, ainda, que a Petrobras é vista como a principal vilã por 20% das pessoas (ante 16% em junho). E que os estados são os grandes culpados para 13% dos entrevistados, ante 14% no mês anterior.

Nas últimas semanas, na tentativa de se desvencilhar da culpa pela inflação dos derivados, atribuída pela opinião pública, o governo de Bolsonaro apostou não só na redução dos impostos, como também articulou a aprovação da PEC das Bondades — que declarou estado de emergência e autorizou o governo a gastar R\$ 41,25 bilhões, fora do teto de gastos e fora da legislação eleitoral, com benefícios sociais, alguns deles novos.



Agora, o governo corre para regulamentar os novos benefícios, como o voucher caminhoneiro e o auxílio para taxistas, criados para atenuar a insatisfação de ambas as categorias com a inflação dos combustíveis;

André Ramalho

Jornalista com 13 anos de experiência na cobertura do mercado de energia, é o editor responsável pelo site da agência epbr ✉ andre.ramalho@epbr.com.br

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 20/07/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

LUCRO DA TESLA CAI NO SEGUNDO TRIMESTRE, MAS SUPERA ESTIMATIVAS

Os ganhos da fabricante de veículos elétricos de Elon Musk totalizaram US\$ 2,6 bi, abaixo dos US\$ 3,7 bi do 1º trimestre, mas US\$ 1 bi a mais do que no ano passado

Por Bloomberg



Tesla, fabricante de veículos elétricos, lucra US\$ 2,6 bilhões no segundo trimestre AFP

A Tesla, fabricante de veículos elétricos de Elon Musk, divulgou nesta quarta-feira que os lucros no segundo trimestre superaram as estimativas dos analistas de Wall Street, refletindo o progresso da empresa em retomar a produção, ao mesmo tempo em que enfrenta obstáculos na cadeia de suprimentos e bloqueios por causa da Covid em sua fábrica na China.

Apesar de ter superado as estimativas, a empresa teve queda tanto no lucro quanto na receita na comparação com os três primeiros meses de 2022. Essa é a primeira vez desde o início da pandemia, no início de 2020, que a empresa não anuncia um ganho recorde.

A Tesla registrou lucro ajustado de US\$ 2,6 bilhões no segundo trimestre, abaixo dos US\$ 3,7 bilhões do primeiro trimestre, mas US\$ 1 bilhão a mais do que ganhou no ano anterior. A receita de US\$ 16,9 bilhões no trimestre caiu 10% em relação ao primeiro trimestre, mas aumentou 42% em relação ao ano passado.

As ações da Tesla subiram até 4,8%, para US\$ 778 nas negociações pós-mercado, com a divulgação dos resultados. Até o fechamento desta quarta-feira, os papéis registraram queda de 30% este ano.

A fabricante com sede em Austin, Texas, deixou inalterada sua previsão de crescimento anual de 50% da produção “em um horizonte de vários anos”, um sinal de confiança de que será capaz de compensar a perda de produção no segundo semestre do ano.

A primeira grande montadora dos EUA a divulgar os resultados financeiros do segundo trimestre, a Tesla disse na quarta-feira em uma carta aos acionistas que “o ritmo das rampas de produção em Austin e Berlin-Brandenburg será influenciado pela introdução bem-sucedida de muitos novos produtos e tecnologias de fabricação em novos locais e desafios contínuos relacionados à cadeia de suprimentos.”

Em abril, o CEO Elon Musk previu que a empresa produziria mais de 1,5 milhão de veículos este ano. Tesla tinha produzido 564 mil no primeiro semestre.

Anteriormente, a Tesla disse ter entregue 254.695 veículos em todo o mundo no trimestre, um aumento de 27% na comparação anual, mas abaixo do recorde do primeiro trimestre de 310.048. Foi a primeira vez em dois anos que a empresa não conseguiu aumentar as entregas de veículos em relação ao trimestre anterior.

Criptomoeda

A Tesla vendeu uma parte significativa de seus ativos em Bitcoin, um investimento que ajudou a legitimar a maior moeda eletrônica do mundo.

“No final do segundo trimestre, convertemos aproximadamente 75% de nossas compras de Bitcoin em moeda fiduciária”, disse Tesla em uma carta aos acionistas na quarta-feira como parte do relatório de ganhos da empresa. “As conversões no segundo trimestre adicionaram US\$ 936 milhões em caixa ao nosso balanço.”

A fabricante de carros elétricos divulgou em fevereiro de 2021 que havia investido US\$ 1,5 bilhão em Bitcoin e, posteriormente, vendeu 10% de sua participação em abril. Nesta quarta, a empresa anunciou que seus ativos digitais encolheram para US\$ 218 milhões e que uma desvalorização do Bitcoin prejudicou a lucratividade do segundo trimestre.

Na teleconferência de resultados, o CEO da Tesla, Elon Musk, disse que a empresa vendeu Bitcoin para maximizar sua posição de caixa devido à incerteza relacionada às paralisações por causa da Covid. Ele observou que a venda não deve ser vista como “algum veredicto sobre o Bitcoin”.

A criptomoeda recuou de um recorde de quase US\$ 69 mil em novembro. A maior criptomoeda por valor de mercado apagou os ganhos após a divulgação das vendas, caindo até US\$ 1,6%, para US\$ 22.928.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/07/2022

MERCOSUL DÁ AVAL PARA REDUÇÃO DE TARIFA DE IMPORTAÇÃO DO BRASIL E FECHA ACORDO COM CINGAPURA

Bolsonaro não foi ao evento e participará virtualmente

Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro da Economia, Paulo Guedes Alexandre Brum/Agencia Enquadrar/Agencia O Globo

O Mercosul anunciará nesta quinta-feira a homologação da redução das alíquotas de importação no comércio com terceiros países fora do bloco, na chamada tarifa externa comum (TEC).

Será feita uma redução horizontal de 10% da TEC em todo o bloco, além da autorização para o Brasil manter a sua redução de mais 10% até dezembro de 2023. Assim, o país tem autorização para manter uma redução de 20% da TEC. O país havia reduzido suas tarifas à revelia do bloco.

A homologação da diminuição no Brasil e países é vista como uma medida para reduzir a inflação.



A medida, defendida pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, será a primeira revisão horizontal da estrutura tarifária do bloco e deve ser anunciada no balanço do encontro da 60ª Cúpula de Chefes de Estado do Mercosul. A TEC tem a mesma estrutura desde 1995.

Segundo técnicos do Ministério da Economia, a medida aproxima níveis tarifários praticados pelo bloco da média aplicada internacionalmente e “reforça o processo de modernização e inserção econômica internacional do Brasil”.

A redução vale para 87% do universo tarifário e cada país pode promover a diminuição domesticamente de maneira flexível, até 2025. Serão resguardadas as exceções já existentes no bloco — têxteis, calçados, brinquedos, lácteos e parte do setor automotivo.

A Secretaria de Comércio Exterior estima que a medida terá impacto positivo no PIB brasileiro de R\$ 533 bilhões “no longo prazo”. Técnicos da secretaria projetam ganhos de R\$ 366 bilhões em investimentos e aumento na corrente de comércio do Brasil de R\$ 1,4 trilhão. Estima-se, ainda, redução de até 1% no nível geral de preços ao consumidor e aumento no salário real no Brasil.

O Mercosul também concluiu o Acordo de Livre Comércio do Mercosul com Cingapura, um dos principais tratados do tipo em negociação pelo bloco que inclui Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai.

As tratativas entre o Mercosul e Cingapura começaram em 2018. Por se tratar de um entreposto importante para o comércio no Sudeste Asiático, Cingapura é o sexto principal destino das exportações brasileiras, com US\$ 939,360 milhões em embarques em junho, ou 2,88% do total vendido pelo país.

"Primeiro do gênero do Mercosul com um país da Ásia, o acordo é moderno, abrangente e inovador. Contribuirá para atrair investimentos para a região, inserir o Brasil nas cadeias globais de valor e estreitar as relações com uma das regiões mais dinâmicas do mundo. Insere-se no processo de aproximação gradual do Brasil com o continente asiático, prioritário para a política externa e econômica do país", diz nota conjunta do Ministério da Economia e do Itamaraty.

O governo afirma que o acordo dá continuidade ao processo de expansão da rede de acordos comerciais do Mercosul e conta com ampla gama de disciplinas. Cobre temas tarifários e regulatórios, como serviços, investimentos, compras governamentais, propriedade intelectual, medidas sanitárias e fitossanitárias e defesa comercial. Prevê, ainda, compromissos em serviços postais, serviços financeiros e movimento de pessoas.

Segundo estimativas do Ministério da Economia, o acordo poderá representar um incremento de R\$ 28,1 bilhões no PIB brasileiro, considerando os valores acumulados entre 2022 e 2041. Para o mesmo período, estima-se um aumento de R\$ 11,1 bilhões nos investimentos, R\$ 21,2 bilhões nas exportações brasileiras para aquele país e R\$ 27,9 bilhões nas importações.

A corrente de comércio de bens entre Brasil e Singapura totalizou US\$ 6,7 bilhões em 2021, posicionando o país como o 6º principal destino das exportações brasileiras de bens e a 43ª origem das importações realizadas pelo Brasil. No primeiro semestre de 2022, Singapura foi o 15º maior parceiro comercial brasileiro.

A reunião de ministros da Economia e presidentes de Bancos Centrais dos países do bloco está sendo realizada em 20 e 21 de julho, no Paraguai. O presidente Jair Bolsonaro (PL) participará de Brasília, por videoconferência, na quinta-feira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/07/2022

ARTIGO: CONHEÇA AS MUDANÇAS NA LEI ANTICORRUPÇÃO QUE IMPACTA EMPRESAS

Neste artigo, o autor explica como os programas de integridade ganham regras mais claras com as novas mudanças

Por Fábio Lucato, Para O Prática ESG — Florianópolis



Novo decreto altera a avaliação da efetividade dos programas de integridade na Lei Anticorrupção Brasileira Givaldo Barbosa/Arquivo

O decreto federal nº 11.129/2022, que substituiu o decreto federal nº 8.420/2015 e está em vigor desde a última segunda-feira, traz importantes alterações na regulamentação da Lei Federal nº 12.846/2013 (“Lei Anticorrupção Brasileira”), como nos critérios de cálculo da multa administrativa e de avaliação dos programas de integridade, bem como nos procedimentos para investigação e responsabilização das pessoas jurídicas e na celebração dos acordos de leniência.

O decreto altera a avaliação da efetividade dos programas de integridade. A partir de agora, serão analisadas a destinação adequada de recursos ao programa, como forma de evidenciar o comprometimento da alta direção e a gestão adequada de riscos, incluindo a realização de análises de riscos periódicas.

Em relação a diligências, elas devem ser apropriadas tanto no que se refere à contratação e supervisão de terceiros (despachantes, consultores e representantes comerciais, assim como a pessoas expostas politicamente e seus familiares), quanto à execução e supervisão de doações e patrocínios.



Fábio Lucato é especialista em Compliance e Investigações — Foto: Divulgação

Com isso, o decreto incorpora à letra da lei práticas que já existiam e que eram esperadas de um programa de integridade. Ele expressa, por exemplo, a necessidade de a empresa demonstrar o quanto investe em termos financeiros na gestão e na formação do seu programa. Anteriormente, só havia a menção ao comprometimento da alta direção com o programa.

A mudança permitirá que os órgãos públicos, como a Controladoria Geral da União, possam exigir da empresa que demonstre o quanto investiu na área de compliance, o quanto destinou de orçamento, e quanto esse orçamento é compatível com o risco das operações da empresa e com o tamanho da empresa.

Outro ponto relevante é a alteração da dosimetria da multa. A partir da nova regulamentação, o percentual da multa administrativa a ser aplicada poderá ser aumentado ou reduzido, de acordo com as circunstâncias. O aumento, por exemplo, será de até 4%, quando a responsabilização for decorrente de mais de um ato ilícito; de até 3%, quando houver tolerância ou ciência do corpo diretivo ou gerencial ou quando houver reincidência; ou entre 1% e 5%, conforme os valores dos contratos afetados pelos atos ilícitos.

Já a redução será de até 0,5% quando o ato ilícito não for consumado; em até 1%, quando houver ressarcimento espontâneo dos danos ou quando não houver danos; e de até 5%, no caso de existência e aplicação de um programa de integridade robusto à época da ocorrência da infração.

Novas regras para investigação

Em outra frente, há novas regras para a investigação e responsabilização de pessoas jurídicas pelos atos ilícitos definidos na Lei Anticorrupção Brasileira. O Processo Administrativo de Responsabilização (PAR) deverá necessariamente ser precedido de uma investigação preliminar, que poderá ser conduzida diretamente pela corregedoria ou unidade competente para apuração.

A investigação preliminar terá poderes para realizar diligências investigativas como a solicitação de compartilhamento de informações tributárias e informações bancárias sobre movimentação de recursos públicos, ainda que sigilosas.

Em relação ao procedimento aplicável ao PAR, o decreto apenas incorpora disposições já previstas na Instrução Normativa nº 13/2019, da Controladoria-Geral da União, a exemplo da obrigação de serem indicadas, no ato de indiciamento da pessoa jurídica, informações como o ato ilícito investigado, as provas que sustentam a tese da ocorrência do ato ilícito e o enquadramento legal aplicável ao caso.

O decreto também estabelece o monitoramento como uma condição à celebração dos acordos de leniência, que pode ser dispensada em casos de atos lesivos de menor gravidade, do interesse público e das medidas de remediação adotadas pela pessoa jurídica.

Além disso, a partir da nova regulamentação, haverá a possibilidade de compensação dos valores pagos a título de reparação de danos com outros valores apurados em eventuais processos sancionatórios ou de prestação de contas, desde que sejam relacionados aos mesmos fatos que compõem o acordo de leniência. Esse monitoramento dá mais efetividade aos acordos de leniência e estabelece a supervisão do Estado em relação às empresas que cometeram atos ilícitos no passado.

De modo geral, são alterações relevantes. Algumas já faziam parte do cotidiano de quem opera na área, mas agora, estão expressas na lei. O decreto deixa claro a expectativa do poder público de avaliar melhor os programas de integridade. E, com isso, obviamente, diminuir a incidência de corrupção no nosso país.

()Fabio Lucato é especialista em Compliance e Investigações, sócio do escritório Chediak Advogados*

Este artigo reflete as opiniões do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso dessas informações.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/07/2022

WILSON FERREIRA JR. DEVE VOLTAR AO COMANDO DA ELETROBRAS

Executivo acaba de pedir demissão da Vibra (antiga BR Distribuidora)
Por Rennan Setti



Wilson Ferreira Jr. Edilson Dantas/Agência O Globo

Pessoas próximas à gestão da Vibra e da Eletrobras dão praticamente como certa a ida de Wilson Ferreira Jr. para o comando da ex-estatal elétrica. O executivo, que já havia sido presidente da Eletrobras entre 2016 e 2021, acaba de pedir demissão do cargo de CEO da Vibra (ex-BR Distribuidora).

Antes que um novo CEO assuma a Eletrobras, é preciso porém que haja a eleição de um novo conselho, o que só ocorrerá em 5 de agosto.

— No fim, o Wilson era o desejo de todos os investidores. Foi o cara que fez um trabalho espetacular na empresa mesmo ela sendo estatal, já conhece como as coisas funcionam e, agora, sendo privada, vai ser muito mais fácil de tocar — disse um investidor importante da Eletrobras à coluna que preferiu não ser identificado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/07/2022

AGRO BRASILEIRO COMBINA CERTIFICAÇÃO E SUSTENTABILIDADE, AFIRMAM GRANDES EMPRESAS DO SETOR

Companhias participaram de evento on-line do banco UBS BB

Por Italo Bertão Filho, Para O Prática ESG — São Paulo



Grandes empresas do agronegócio brasileiro afirmam que estão conseguindo combinar certificação e sustentabilidade em suas produções Pablo Jacob/Agência O Globo

Grandes empresas do agronegócio brasileiro ressaltaram que estão conseguindo combinar certificação e sustentabilidade em suas produções, o que acaba sendo fundamental para a continuidade dos bons resultados do setor. As declarações foram feitas em evento on-line realizado nesta terça-feira, o UBS BB Virtual ESG Conference.

No painel "ESG in Agribusiness and CP&R", participaram o diretor de sustentabilidade da SLC Agrícola, Álvaro Dilli; o diretor de Relações com Investidores da Caramuru, Marcus Thieme; e o CFO da 3tentos, Maurício Hasson.

Dilli, da gaúcha SLC Agrícola, uma das maiores produtoras de grãos do mundo, lembrou dos compromissos assumidos pela empresa no ano passado ao lançar seu programa de descarbonização e neutralização de emissões de gases do efeito estufa:

-A empresa está começando a se movimentar nessa área, investindo em joint ventures para aplicar novas tecnologias a fim de reduzir o impacto ambiental.

No Mato Grosso, a SLC mantém uma joint venture na Fazenda Roncador, dispendo de 20 mil hectares com uso também da integração lavoura-pecuária (ILP), uma forma de manejo mais sustentável.

O diretor de sustentabilidade da companhia reafirmou ainda os compromissos da empresa em não tolerar mais áreas desmatadas em suas propriedades. Hoje, a SLC possui 23 fazendas no país em sete estados, concentradas especialmente na região do Cerrado, e aproximadamente 8% da área plantada do país.

-A empresa publicou uma declaração muito importante sobre o desmatamento zero. Desmatamento legal ou ilegal não é mais permitido na SLC- ressaltou Dilli.

Rastreabilidade da produção

Thieme, da Caramuru Alimentos, de Itumbiara (GO), dona da marca de óleos Sinhá, destacou a importância da rastreabilidade de sua produção, especialmente no caso do processamento de derivados da soja não transgênica, exportada à Europa.

-Quando estamos lidando com o mercado europeu, sabemos que eles exigem muita rastreabilidade e seleção para os produtos que vendemos- disse Thieme.



Empresa de origem familiar, a Caramuru processa soja, milho, canola e girassol, trabalha com mais de 5,5 mil produtores e possui 67 armazéns, localizados em Goiás, Paraná, Mato Grosso e Minas Gerais.

Confiabilidade e transparências das informações

Thieme lembrou que, mesmo sem estar listada na B3 - a companhia já ensaiou IPO algumas vezes, mas ainda não o fez - a Caramuru busca dar confiabilidade e transparência às informações divulgadas.

-Somos auditados há um bom tempo, mas não somos obrigados a divulgar isso ao mercado. E estamos divulgando para o mercado também. São várias medidas para provar e mostrar aos seus clientes que estamos comprometidos- afirmou.

O executivo da Caramuru ressaltou que a confiabilidade de dados, processos e condutas também pode ser uma importante ferramenta para a obtenção de novos clientes:

- Eles virão para o Brasil e querem ver o processo em detalhes, querem falar com o pessoal da linha de frente, com os agricultores. E fazemos isso, para provar a eles que estamos trabalhando de forma sustentável.

Hasson, da gaúcha 3tentos, que atua no Rio Grande do Sul e no Mato Grosso, comercializa insumos agrícolas e passou a ser listada na B3 no ano passado, observou a importância de combinar práticas sustentáveis e tecnologia nas fazendas.

-Sempre que podemos proporcionar ao agricultor uma forma segura de aumentar a produtividade, acho que todos acabam ganhando: o agricultor, a empresa e o meio ambiente”, afirmou Hasson.

O CFO da 3tentos destacou que os agricultores estão cada vez mais interessados em defensivos biológicos, que utilizam extratos naturais:

-O agricultor está ainda mais consciente dessas novas tecnologias e percebe como elas podem interagir junto com os produtos químicos, os produtos mais antiquados, digamos, que podem ser misturados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/07/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MERCOSUL CONCLUI ACORDO DE LIVRE COMÉRCIO COM CINGAPURA E REDUZ TARIFA EXTERNA COMUM EM 10%

País é sexto principal destino das exportações brasileiras, além de ser um dos mais importantes entrepostos de comércio na Ásia

Por Eduardo Rodrigues

ENVIADO ESPECIAL A ASSUNÇÃO - Os países do Mercosul - bloco que inclui Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai - concluíram um Acordo de Livre Comércio com Cingapura em um dos principais tratados comerciais em negociação pelo bloco. O anúncio foi feito nesta quarta-feira, 20, pelo ministro de Relações Exteriores do Paraguai, Julio César Arriola, na abertura da reunião do Conselho de Mercado Comum (CMC) e contou com a presença virtual de autoridades do Ministério do Comércio e Indústria de Cingapura. A assinatura do tratado de livre comércio deve ocorrer na reunião de chefes de Estado do bloco, amanhã.

As negociações entre o Mercosul e Cingapura começaram ainda em 2018. Por se tratar de um entreposto importante para o comércio no Sudeste Asiático, Cingapura é o sexto principal destino das exportações brasileiras, com US\$ 939,360 milhões em embarques em junho, ou 2,88% do total vendido pelo País.

No ano passado, as exportações do Mercosul para Cingapura alcançaram US\$ 5,9 bilhões, enquanto as importações somaram US\$ 1,25 bilhão. A expectativa é de que o acordo possibilite um incremento de US\$ 500 milhões nas vendas do bloco para a ilha.

Segundo o Ministério da Economia, o Acordo de Livre Comércio entre o Mercosul e Cingapura pode representar um incremento de R\$ 28,1 bilhões no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro até 2041. Segundo a Pasta, no mesmo período, é esperado um aumento de R\$ 11,1 bilhões nos investimentos, R\$ 21,2 bilhões nas exportações brasileiras para aquele país e R\$ 27,9 bilhões nas importações.



Encontro de chanceleres do Mercosul; a conclusão de acordo com Cingapura pode facilitar e elevar o comércio com o Sudeste Asiático Foto: NORBERTO DUARTE / AFP

O ministro das Relações Exteriores do Brasil, Carlos França, destacou a conclusão do tratado em sua fala durante a reunião do Mercosul. “A conclusão do acordo com Cingapura é significativa. Esse é o primeiro acordo com um país do Sudeste Asiático, uma das regiões mais dinâmicas no mundo”, afirmou.

França citou ainda o início das negociações por um acordo com a Indonésia no segundo semestre do ano. “A Índia é um parceiro cada vez mais crucial, e pretendemos ampliar nosso acordo de comércio preferencial. E é possível que a ampliação do acordo com Israel seja assinada até dezembro”, completou. O chanceler brasileiro disse ainda esperar que o trabalho de revisão do acordo entre o Mercosul e a União Europeia possa ser concluído até o fim de 2022.

Redução da tarifa externa comum

O chanceler do Paraguai também anunciou que os países do Mercosul chegaram ao consenso para a redução em 10% da Tarifa Externa Comum (TEC) do bloco. A TEC é a tarifa adotada por todos os países do Mercosul e é aplicada para as importações de fora do bloco.

Em novembro do ano passado, o Brasil reduziu unilateralmente a TEC em 10%, aproveitando uma exceção no regulamento do bloco que permite medidas do tipo para a “proteção da vida e da saúde das pessoas”. Em maio deste ano, após o acirramento da guerra entre Ucrânia e Rússia, o governo brasileiro conduziu uma nova redução de 10%, em diversos produtos.

A homologação da redução pelos demais países do Mercosul é vista pelo governo brasileiro como um ato simbólico que fortalece a medida tomada por Brasília no ano passado. O Brasil não conseguiu, entretanto, que a segunda baixa de 10% da TEC fosse homologada por todos neste momento.

Mesmo sem a homologação, o Brasil poderá manter a redução adicional de 10% nas alíquotas até o fim de 2023.

A redução em 10% na tarifa externa do bloco atinge cerca de 87% dos produtos e cada país membro poderá implementar as novas alíquotas de maneira flexível, até 2025. A medida não atinge setores resguardados como têxteis, calçados, brinquedos, lácteos, pêssegos e parte do setor automotivo.

De acordo com cálculos da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, a redução da TEC (desde a sua implementação, no ano passado) tem impacto de R\$ 533 bilhões no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro no longo prazo, além de ganhos de R\$ 366 bilhões em investimentos. O governo espera ainda a redução de 1% no “nível geral de preços ao consumidor”.

O ministro das Relações Exteriores, Carlos França, disse que a redução da maior parte das alíquotas do instrumento ajudará a combater a inflação na região. “A redução horizontal da TEC em 10% é decisão histórica e um passo essencial para maior inserção do Mercosul nas cadeias globais de produção”, destacou, em participação na reunião do bloco.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/07/2022

DEVOLUÇÃO DE CONCESSÕES DE FERROVIAS PRECISA DE NOVAS NORMAS, INDICA TCU

Tribunal de Contas aprovou uma recomendação ao governo e à ANTT para que regulamentem detalhadamente o processo de devolução de trechos abandonados ou ociosos

Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta quarta-feira, 20, a recomendação para que o governo e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) regulamentem de forma detalhada o processo de devolução de trechos de ferrovias abandonados ou em situação de ociosidade. A orientação é resultado de uma auditoria realizada pela Corte, cujas conclusões foram antecipadas nesta terça-feira, 19, pelo Estadão/Broadcast.



Sede do TCU, em Brasília; nos últimos anos, a Corte de Contas aprovou planos de renovação de contratos de concessão de ferrovias Foto: Marcos Oliveira/ Agência Senado

O alerta é dado diante da perspectiva de que as solicitações de devolução pelas operadoras ferroviárias aumentem nos próximos anos. Segundo o relatório, as Ferrovias Centro-Atlântica (FCA) e Malha Sul, cujas concessionárias têm interesse em

celebrar prorrogações antecipadas de seus contratos, apresentam percentuais elevados de malhas inoperantes ou ociosas – 75,8% para a primeira, administrada pela VLI, e 77,1% no caso da Malha Sul, concessão da Rumo.

Por outro lado, foram encontradas diversas fragilidades nos procedimentos atuais de devolução. “O processo de devolução como atualmente estruturado não tem se mostrado eficiente como instrumento para conferir melhor utilização da malha concedida à iniciativa privada”, aponta a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária do tribunal no processo, que foi relatado pelo ministro Bruno Dantas.

A auditoria também sugeria que fosse determinado ao Ministério da Infraestrutura e à ANTT que, em futuras renovações antecipadas que incluam a devolução de trechos ferroviários, eventual valor indenizatório já esteja definido antes de os estudos serem encaminhados ao tribunal, que é responsável por avaliar os processos de prorrogação antecipada das concessões. Essa determinação, por sua vez, foi revertida em recomendação no voto de Dantas.

Nos últimos anos, a Corte de Contas aprovou planos de renovação de contratos de concessão de ferrovias, como da Malha Paulista (Rumo), mas deve receber ainda neste ano um novo processo

sobre o tema, relativo à prorrogação da FCA, traçado que, como apontou o TCU, tem 75,8% de malha inoperante ou ociosa.

O cenário de alta ociosidade não se resume à FCA, que é operada pela VLI. De acordo com dados da ANTT levantados na auditoria, a malha ferroviária federal possui 7.076 km de vias sem qualquer tráfego e, ao adotar um referencial de até 30% de aproveitamento da capacidade instalada, chega-se a 18.554 km de ferrovias subutilizadas, que representam 64% da malha federal.

Recentemente, o Congresso aprovou o novo marco legal das ferrovias, que institui um novo regime de operação do modal, no formato de autorização.

O texto, que já foi sancionado, também buscou endereçar diretrizes para o processo de devolução de trechos. Mesmo diante das inovações, a auditoria recomenda que a ANTT, o Ministério da Infraestrutura e o Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit) prevejam uma série de critérios na regulamentação do tema. A norma deve, por exemplo, estipular prazos para as etapas críticas do processo, e definir parâmetros e critérios para avaliar a viabilidade de devolução de trechos ferroviários.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/07/2022

KLABIN APROVA NOVA UNIDADE DE PAPELÃO PARA EMBALAGENS EM PIRACICABA POR R\$ 1,5 BI

A nova fábrica terá capacidade de produção anual de 240 mil toneladas de papelão ondulado; operação deve começar em 2024

Por Amélia Alves

O conselho de administração da Klabin aprovou nesta quarta-feira, 20, a construção de uma nova unidade de papelão ondulado, usado em embalagens, na cidade de Piracicaba, no interior paulista.



O investimento bruto será de até R\$ 1,5 bilhão, incluindo cerca de R\$ 200 milhões que podem ser recuperados em benefícios tributários. O desembolso acontecerá entre os anos de 2022 e 2024 e será financiado pelo caixa da companhia.

Fabrica de celulose da empresa Klabin em Ortigueira, no interior do no Paraná Foto:

O Projeto Figueira, como é chamado, prevê capacidade de produção anual de 240 mil toneladas de papelão ondulado, com início de operação previsto para o segundo trimestre de 2024.

Com a nova fábrica em Piracicaba e o aumento da capacidade da unidade de Horizonte, no Ceará, a capacidade nominal de conversão de papelão ondulado da Klabin será de aproximadamente 1,3 milhão de tonelada por ano

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/07/2022

ECONÔMICO Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

VALE CORTOU PREVISÃO PARA PRODUÇÃO DE MINÉRIO ANTES DO ESPERADO, DIZEM ANALISTAS

A projeção da Vale deve alimentar preocupações dos investidores sobre a capacidade da empresa de retomar a produção para níveis pré-desastre de Brumadinho

Por Cristiana Euclides, Flávyá Pereira e Felipe Laurence, Valor — São Paulo



A projeção da Vale saiu de produção de minério de ferro de 320 milhões a 335 milhões de toneladas para 310 milhão a 320 milhões de toneladas para este ano — Foto: Agência Vale

A Vale revisou para baixo suas projeções de produção de minério de ferro para 2022 mais cedo do que o esperado e reportou números um pouco abaixo do projetado em sua prévia operacional do segundo trimestre de 2022, segundo os analistas da companhia.

A projeção da Vale saiu de produção de minério de ferro de 320 milhões a 335 milhões de toneladas para 310 milhão a 320 milhões de toneladas para este ano.

O Bank of America disse em relatório que atribuiu uma maior probabilidade de corte na previsão de produção no final do terceiro trimestre. “Acreditamos que o corte de projeção pode dar algum alívio aos preços do minério de ferro, mas no final das contas esse corte apenas formaliza os volumes mais baixos já na maioria dos investidores e em nossos modelos.”

Para o banco, o foco atualmente está nas perspectivas de demanda, que continuam decepcionando à medida que as siderúrgicas chinesas cortam a produção. O BofA ressalta que a produção de minério de ferro de 74 milhões de toneladas ficou 3,6% abaixo do consenso e as vendas de 73 milhões de toneladas ficaram 0,8% abaixo da estimativa do banco.

Segundo o Goldman Sachs, a faixa intermediária da previsão para minério de ferro da Vale não implica em crescimento de produção ante 2021, o que é decepcionante e deve alimentar preocupações dos investidores sobre a capacidade da empresa de retomar a produção para níveis pré-desastre de Brumadinho, de 385 milhões de toneladas em 2018.

O banco diz ainda que existem inúmeros desafios relacionados ao licenciamento, restrições de logística, rochas de jaspiloto no Norte e outros que estão demorando mais do que o esperado para serem resolvidos. Com isso, o Goldman Sachs revisou sua estimativa para o Ebitda no trimestre para US\$ 6,2 bilhões, 3% abaixo da projeção anterior.

O Citi, por sua vez, rebaixou sua projeção de Ebitda para o segundo trimestre de US\$ 6,4 bilhões para US\$ 5,8 bilhões. Segundo o Citi, o corte na projeção de minério de ferro está sendo parcialmente enquadrado como “valor sobre volume”, mas os desafios contínuos no Sistema Norte parecem mais relevantes.

“Um corte de 10 milhões de toneladas é minimamente útil para o mercado de minério de ferro marítimo de cerca de 1,5 bilhão, mas não muda o jogo”, diz o Citi. Para o banco, a produção de minério de ferro veio em linha com as projeções, mas os metais básicos foram mais fracos, especialmente o cobre, principalmente devido à manutenção.

Já o Itaú BBA afirmou que a revisão para baixo pela Vale de sua projeção para produção de minério de ferro para 2022 sinaliza desafios operacionais para atingir a meta de longo prazo de 400 milhões por tonelada, mas pode ajudar a sustentar os preços do minério de ferro.

Para o banco, os volumes de vendas de minério de ferro foram um pouco mais fracos do que o esperado, mas os prêmios de qualidade foram ligeiramente superiores, e eles continuam confortáveis com sua estimativa de Ebitda de US\$ 5,95 bilhões para o segundo trimestre.

O Banco Inter ressaltou que a Vale reportou números aquém do esperado para sua produção no segundo trimestre, mostrando ainda dificuldades, principalmente na operação de metais básicos, tanto para níquel quanto para cobre, mas também em ferrosos, no Sistema Norte.

O banco diz esperar um cenário mais desafiador quanto à demanda de aço e minério de ferro na China, e as pressões nos custos que devem perdurar para o ano. O Inter elevou suas expectativas quanto ao custo caixa C1 da Vale, o custo de produção dos finos de minério de ferro da mina ao porto, devendo ficar em entre US\$ 18,5 e US\$ 19 por tonelada.

A XP vê os resultados operacionais da Vale como negativos, mas continua otimista quanto ao preço de minério de ferro e na geração de caixa da Vale. A corretora destaca os prêmios realizados nas vendas de minério de ferro mais pelotas, que ficaram em US\$ 7,3 por tonelada, acima de US\$ 9,1 por tonelada no trimestre anterior.

A Ativa Investimentos diz que grande parte dos efeitos que culminaram em números abaixo do previsto já estão absorvidos, e que esperava a revisão na produção em algum momento mais distante no segundo semestre. “O fato de antecipar a sua redução, todavia, não impressiona, uma vez que seria complicado a Vale acelerar seu ritmo produtivo ao longo do segundo semestre de 2022 em meio à conjuntura atual.”

Por fim, a Eleven Financial reitera que mesmo com a revisão das projeções, a Vale terá que apresentar um forte crescimento de produção no segundo semestre ante o primeiro para atingir suas metas, superior a 25% em minério de ferro e acima de 40% em cobre.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/07/2022

MARANHÃO ACELERA INSERÇÃO DO BRASIL NA NOVA ROTA DA SEDA DA CHINA

Prof. Paul Lee, especialista mundial em logística, vai auxiliar o processo
Por Dino



Foto : Danielle Vieira

O Simpósio Internacional “As Potencialidades do Maranhão na Nova Rota da Seda da China: Oportunidades de Negócios e de Desenvolvimento para o Brasil” promovido pela Fundação Sossândrade em parceria com a SEDEPE / Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Programas Estratégicos do Governo do Maranhão foi encerrado com sucesso para a inclusão do Maranhão na expansão da Nova Rota da Seda da China; por seus diferenciais logísticos, portuários e



características especiais nos setores de energias renováveis e projetos de hidrogênio verde, gás e petróleo.

O evento foi promovido pela Fundação Sôsândrade em parceria com a SEDEPE, com patrocínio da FIEMA - Federação das Indústrias do Maranhão, Suzano, GPM (Grão -Pará Multimodal), Equatorial Energia, Granel Química, e Universidade Ceuma, e apoio da Gasmar - Companhia Maranhense de Gás e do Porto do Itaqui.

O evento contou com o PhD Paul Lee, da Universidade Zhejiang (China), um dos idealizadores do estudo "Strategic locations for logistics distributions centers along the Belt & Road", no qual a capital maranhense foi apontada como um dos pontos estratégicos para a expansão da Nova Rota da Seda da China em 2020.

O Prof. Paul Lee mostrou a empresários e investidores, representantes do Governo e da Academia no que consiste o programa BRI, iniciado pela China em 2013, com foco em mais de 700 projetos de infraestrutura e construção de portos, ferrovias, rodovias e aeroportos executados em mais de 100 países, que hoje fazem parte do programa Belt & Road Initiative (BRI).

A agenda foi sobre logística portuária e aconteceu na sede do Porto do Itaqui, iniciando com a apresentação do Presidente do porto Ted Lago. Localizado estrategicamente próximo aos principais mercados mundiais, o Itaqui possui infraestrutura para movimentar graneis sólidos vegetais e minerais, líquidos, cargas gerais e contêineres. Líder no escoamento de grãos no Arco Norte do país, hub de combustíveis e um dos principais portos públicos brasileiros, está conectado ao restante do país pela Estrada de Ferro Carajás e pela Transnordestina, além de uma conexão indireta com a Ferrovia Norte-Sul, que se liga à Estada de Ferro Carajás em Açailândia (MA).

Em seguida, foi apresentado o porto privado pertencente ao consórcio Alcoa, Rio Tinto e South32, voltado para o escoamento da alumina produzida pela Alumar. Depois, destaque para projetos importantes de portos privados em implantação: Porto São Luís da Ligga e Terminal Portuário de Alcântara (TPA) da empresa Grão-Pará Multimodal. Ambos já estão em fase de licenciamento, e são relevantes para reforçar a vocação portuária do Maranhão.

Thomaz Baker, Gerente Geral de Obras da Ligga – Projeto Porto São Luís falou sobre o empreendimento a ser realizado em diversas fases e que deve ser concluído em sua totalidade em um prazo de 20 anos. Esse será um porto de granéis sólidos e carga geral; com a diferença competitiva de já possuir uma carga âncora oriunda do Pará, de outros projetos da Ligga, empresa com valores alinhados aos melhores conceitos de ESG (sigla em inglês para Meio Ambiente, Social e Governança).

Paulo Salvador, sócio da Grão Pará Multimodal apresentou o projeto conjunto da Estrada de Ferro (EF-317) e o Terminal Porto de Alcântara / TPA, a serem construídos em regiões estratégicas de escoamento de matérias primas. A Ferrovia EF-317 com 520 km de extensão vai ligar o TPA à cidade de Açailândia (MA), uma alternativa ao crescimento acelerado do agronegócio brasileiro, com condições privilegiadas para o escoamento da produção agrícola no Arco Norte entre outras cargas. "A grande possibilidade que será criada com a EF-317 é de que o transporte ferroviário para o Itaqui possa subir dos atuais 35% para 80%; e de que o Porto do Itaqui possa duplicar rapidamente a sua carga anual dos 31 milhões de toneladas em 2021, para 60 milhões de toneladas ano" enfatizou ele.

A agenda do terceiro dia foi realizada na sede da FIEMA. O engenheiro da Valec Urubatan Tupinambá falou sobre logística ferroviária. Os técnicos da SEDEPE Pedro Dantas da Rocha Neto, Fraga Araújo e Dr. Fabrício Brito apresentaram projetos de energias renováveis e nova economia verde, mercado de carbono zero, fertilizantes e hidrogênio verde, prioridades na China atualmente. Outro destaque foi o projeto para a implantação de uma ZPE / Zona de Processamento de Exportações no Maranhão que será determinante para facilitar negócios globais no Estado.

O Pres. da Gasmar Allan Kardec finalizou a agenda, falando sobre o projeto de exploração de gás natural na Bacia Sedimentar do Parnaíba e as perspectivas de exploração offshore de petróleo na chamada margem Equatorial, entre Pará e Maranhão. “A grande fronteira energética do planeta é aqui. Isso demonstra o quanto o Maranhão é um player estratégico para a China e para o mundo” disse ele.

Após essa ampla agenda, Paul Lee deixou registrado em documento recomendações estratégicas para a consolidação da parceria com a China. No Sumário Executivo, Lee destacou que o Estado do Maranhão e região possuem recursos agrícolas e naturais abundantes: grãos, recursos minerais (minério de ferro, cobre, manganês, bauxita, alumínio), petróleo e gás. E que o estado “pode não apenas contribuir para o atendimento às questões de segurança da China, mas também usufruir das vantagens e benefícios para o desenvolvimento econômico do Maranhão ao aderir ao BRI”.

As recomendações incluem ao estado que “investigue os mecanismos logísticos de todos os recursos para identificar eventuais problemas de gargalo e a procura de financiamento necessários para os resolver” e “prioridade de investimentos necessários para o Maranhão”, entre eles: o Porto de Alcântara, projetos de Créditos de Carbono, exploração da Margem Equatorial Brasileira, além da necessária interface entre Maranhão, indústrias e universidades para o desenvolvimento econômico.

O secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado, José Reinaldo Tavares, destacou que, com os resultados alcançados no Simpósio, o Maranhão deu um enorme passo para a sua integração à Rota da Seda. “Paul Lee concordou em ser nosso consultor para que possamos nos integrar, com a rapidez possível, no Sistema logístico da Rota da Seda. Vamos seguir somando esforços para alcançar essa meta”, declarou Tavares.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2022

EMBARQUES BRASILEIROS DE ARROZ CRESCERAM 45% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Volume chegou a 475,9 mil toneladas, segundo a Abiarroz; receita com os embarques aumentou 26,6%, para US\$ 199,3 milhões

Por Paulo Santos, Valor — São Paulo

O Brasil exportou 689,2 mil toneladas de arroz (base casca) no primeiro semestre, volume 44,8% maior que o do mesmo intervalo do ano passado, quando os embarques totalizaram 475,9 mil toneladas, de acordo com a Associação Brasileira da Indústria do Arroz (Abiarroz). A receita com as vendas ao exterior cresceu 26,6%, para US\$ 199,3 milhões.

No ano comercial entre julho de 2021 e junho de 2022, as exportações chegaram a 1,35 milhão de toneladas, pouco acima do volume de 1,33 milhão de toneladas do ano comercial anterior. Nessa mesma base de comparação, a receita com os embarques aumentou 1,4%, passando de US\$ 394,5 milhões para US\$ 400 milhões.

No mês passado, o Brasil exportou 131,3 mil toneladas de arroz, o que representou um aumento de 80% na comparação com junho do último ano. A receita, por sua vez, cresceu 60%, chegando a US\$ 36,9 milhões.

Em nota, a Abiarroz afirmou que, dado o momento atual da economia, que reflete os impactos da pandemia de covid-19 e da guerra na Ucrânia, o desempenho no semestre e no ano comercial foi positivo. Os resultados “reforçam a expectativa de melhoria no comércio exterior” do segmento nos próximos meses, avaliou a entidade.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/07/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CNI LANÇA PAINEL PARA CONSULTA DE PREÇOS DOS FRETES MARÍTIMOS

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 20 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Custo médio do transporte de um contêiner no mercado mundial esteve sete vezes mais caro nos últimos meses, em comparação ao período anterior à pandemia. Neste mês de julho, houve retração, mas patamares ainda estão muito elevados

Com os custos do frete marítimo global literalmente nas alturas, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) lançou, nesta quarta-feira (20), um painel virtual, aberto ao público, para acompanhar a evolução mensal desses valores que chegaram ao patamar médio de US\$ 10 mil cada contêiner, nos últimos tempos, tanto com cargas vindas da China quanto dos Estados Unidos, trazendo reflexos negativos para esse mercado no Brasil.

Segundo a instituição, o valor é sete vezes maior em relação ao que era cobrado antes da pandemia e a tendência é continuar assim, o que vem sendo rotulado, inclusive, como “o novo normal”. Neste mês de julho, o custo médio do frete de contêiner no mercado mundial alcançou US\$ 6,5 mil, quatro vezes mais que o observado antes da pandemia.

Isso representa uma queda de 29% em relação ao final do ano passado, quando o frete médio global esteve próximo dos US\$ 10 mil por contêiner. Para ter acesso ao novo Painel CNI da Infraestrutura Brasileira, clique [aqui](#).

“O mercado de navegação mostrava alguma tendência de ajuste, no final de 2021 e início deste ano. No entanto, os lockdowns em Xangai trouxeram uma preocupação de que esses ajustes não aconteceriam, mas ainda se esperava que, com a abertura dos portos chineses [após essa fase de fechamentos], houvesse uma permanência na tendência de queda dos valores do frete marítimo, principalmente daqueles com origem da China”, disse Matheus de Castro, especialista em Infraestrutura da CNI, à Portos e Navios.

Segundo ele, o problema é que esse mercado ainda está extremamente instável, ainda como efeito global da pandemia de Covid-19, trazendo consequências para os portos que acumularam mercadorias e continuam enfrentando uma grande demanda reprimida, por causa da quantidade de produtos, principalmente, nos terminais portuários chineses.

“Isso não foi normalizado até o momento. Depois vieram os problemas decorrentes da guerra entre Rússia e Ucrânia, somados aos próprios lockdowns e aos níveis de congestionamentos em portos nos Estados Unidos, que ainda estão muito elevados”, ressaltou Castro.

Cenário nos EUA e Europa

O especialista da CNI ressaltou que, em um primeiro momento da pandemia, os portos norte-americanos estavam bem restritos aos terminais portuários da Califórnia, estado da região oeste daquele país, que se estende da fronteira com o México ao longo da costa do Oceano Pacífico, por quase 1,5 mil quilômetros.



“A partir do final de 2021 e início deste ano, as empresas começaram a reprogramar escalas e serviços para os portos da costa leste dos EUA, mas acabou que, tanto os do oeste quanto do leste ficaram congestionados. E isso atrapalha toda a logística que tem como origem o território norte-americano”.

Conforme Castro, isso afetou os preços do frete marítimo para os EUA, que aumentaram bastante desde o ano passado, permanecendo em patamares muito elevados. “Os níveis de congestionamento também continuam altos até agora, sem tendência de melhora de forma agregada, quando pensamos no mercado norte-americano como um todo”.

O especialista em Infraestrutura da CNI ainda citou a questão do custo do afretamento de embarcações, que conseguem operar em portos dos EUA. O afretamento envolve os direitos de utilizar e/ou fruir de uma embarcação cedida, total ou parcialmente, pela parte que a detém, em troca de uma contraprestação pecuniária. “Isso tem um efeito direto para o Brasil, que recebe navios de 10 mil TEUs a 15 mil TEUs, que são médios em comparação aos grandes – de 20 mil TEUs – e que operam no mercado chinês, principalmente. Esse cenário também aumenta o custo logístico”.

No caso da Europa, ele ressaltou que esse mercado vem sofrendo com o efeito da oferta e demanda de modo geral, no setor de navegação. “Mas também observamos, no último mês, a incidência de greves trabalhistas em parte dos grandes portos europeus, aumentando o nível de congestionamento por lá, o que acaba exercendo uma pressão adicional, contribuindo para esse desequilíbrio do mercado. Fora o conflito na Ucrânia que afeta, de certa forma, as escalas de serviços com efeitos diretos nos custos dos combustíveis”.

Tendência para o Brasil

Por ser um mercado secundário, a CNI destacou que as rotas vinculadas ao Brasil vêm sofrendo os efeitos da demanda por embarcações e dos atrasos nos portos dos principais fluxos globais de navegação, o que explica a queda nos valores do frete de importação com origem na Ásia, no início de 2022, ao mesmo tempo em que foi observado um aumento nos fretes de exportação partindo daqui, especialmente para os portos norte-americanos.

Para a instituição, a melhora no mercado brasileiro de navegação depende de soluções dos problemas logísticos – que já são bem conhecidos por quem atua nesse setor – relacionados às principais rotas mundiais. No dia 29 de junho, a CNI realizou o “Diálogo da Indústria” com os pré-candidatos à Presidência da República 2022, oportunidade em que fez as seguintes recomendações:

- Fortalecimento da Resolução 62/2021 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq);
- Ampliação do monitoramento, transparência e divulgação das cobranças e estatísticas do transporte marítimo brasileiro;
- Implementação do Programa de Janela Única Aquaviária, a fim de possibilitar o redesenho do fluxo de carga e trânsito aquaviário;
- Simplificação e redução das tarifas portuárias e eliminação das cobranças portuárias abusivas, a exemplo da cobrança do escaneamento de contêineres;
- Desenvolvimento e implementação do Sistema de Comunidade Portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022

GRUPO TENTA PROMOVER PAUTA SOBRE REATIVAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 20 Julho 2022



Arquivo/Divulgação

Nas duas últimas semanas, 'Comissão dos Metalúrgicos do RJ' realizou dois atos na porta da Petrobras. Agenda pede aumento de conteúdo local, solução para quitação de dívidas trabalhistas de serviços prestados a empresas terceirizadas e tenta pressionar por devolução do estaleiro Inhaúma, que tem processo de sublocação em curso

Um grupo formado por metalúrgicos realizou, na última segunda-feira (18), um segundo protesto, em menos de um mês, na porta da sede da Petrobras, no Centro do Rio de Janeiro (RJ). A pauta, segundo os organizadores, defende o estímulo à reativação da indústria naval no estado, o aumento do conteúdo local nos projetos e o pagamento de dívidas trabalhistas de serviços prestados a empresas terceirizadas e que se arrastariam há, pelo menos, cinco anos. A 'Comissão dos Metalúrgicos do RJ' vem pedindo ainda a reabertura do estaleiro Inhaúma, através da devolução imediata do estaleiro pela Petrobras ao locador (Companhia Brasileira de Diques — CBD), o que anteciparia a entrega prevista por contrato para o final de 2030.

O estaleiro está sem atividades ligados à construção naval desde 2016 e, este ano, a Petrobras lançou edital para sublocar as instalações, o que é permitido no contrato com a CBD. Procurada pela Portos e Navios, a Petrobras informou, sem mais detalhes, que o certame de sublocação do estaleiro Inhaúma continua em andamento. A empresa não comentou se essa pressão externa atrapalha de alguma forma o processo em curso referente à concorrência da Petrobras para sublocar o estaleiro.

Outra pauta desse grupo é retomar as discussões sobre conteúdo local, de forma a alcançar um índice próximo de 60% em futuros projetos da companhia. Questionada pela reportagem sobre este item e se haveria alguma proposta em discussão na empresa ou no Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), a Petrobras informou que não comentaria o assunto. O índice de 60% também é defendido pela comissão para futuros projetos de embarcações militares.

O ato organizado pelo grupo também cobrou uma solução para atrasos no pagamento de cerca de 12.000 rescisões trabalhistas dos metalúrgicos pendentes na Justiça do Trabalho e que se arrastam há mais de cinco anos. De acordo com o presidente do Sindicato de Metalúrgicos do Rio de Janeiro (Sindimetal-Rio), Jesus Cardoso, o valor dessas rescisões totaliza quase R\$ 200 milhões e envolve serviços prestados em estaleiros fluminenses e em outras empresas de menor porte.

A comissão de metalúrgicos afirma que trata-se de inadimplência de estaleiros e empreiteiras, em obras para a Petrobras, que, por motivos diversos, não pagam os metalúrgicos — algumas dessas empresas inclusive estão sob proteção do regime de recuperação judicial. Até o fechamento desta reportagem, a empresa não havia comentado sobre este tema.

A comissão afirma que peticionou ao Ministério Público Federal para que as rescisões trabalhistas, objeto de sentença judicial, sejam pagas com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). "Ao pagar essas rescisões, o BNDES hipoteca os bens dos responsáveis pela dívida trabalhista. A Petrobras é a parte comum em todas as reclamações trabalhistas, porém os montantes da quitação não vêm da Petrobras, mas do FMM responsável pelos estímulos ao setor naval", afirmou o engenheiro e empresário Ivo Dworschak Filho, que lidera a comissão.

Dworschak relatou à Portos e Navios que a comissão pretende levar essa pauta para discussão junto a representantes dos governos federal e estadual. Ele defendeu que o Brasil precisa encarar a indústria naval como prioridade e tratá-la como um política de Estado, com visão de longo prazo, a exemplo do que foi adotado na Coreia, China e Cingapura. "A indústria naval engloba uma

formidável cadeia de valor, com reflexos em toda a sociedade e que não pode depender dos humores dos governantes que, invariavelmente, teimam em não dar continuidade a iniciativas de governos anteriores”, comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022

TITO LÍVIO DE MORAIS - ASSUMIU A PRESIDÊNCIA DO PORTO DO RECIFE NESTA QUARTA-FEIRA (20)

Por EXECUTIVOS 20 Julho 2022



Assumiu a presidência do Porto do Recife nesta quarta-feira (20) o advogado Tito Lívio de Moraes. O cargo foi transmitido por José Lindoso Albuquerque, que ficou no comando do ancoradouro por 13 meses. Tito Lívio tem 33 anos e é o diretor-presidente mais jovem a assumir o cargo nas duas últimas décadas.

Tito Moraes é bacharel em Direito com mestrado em Ciências Jurídicas e Sociais, além de ser especialista em Direito Eleitoral. No currículo, o advogado carrega experiências em assessoria jurídica e controladoria interna na prefeitura do

município de Macaparana e como secretário de governo na prefeitura de Timbaúba. Além disso, já atuou como membro do Conselho de Administração da Agência de Fomento do Estado de Pernambuco (AGEFEPE) e na Assessoria da Presidência da Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022

PORTO DE IMBITUBA REALIZA EXPORTAÇÃO DE PELLETS DE MADEIRA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Julho 2022



Pela primeira vez, o Porto de Imbituba recebe embarque de pellets de madeira, fonte de energia renovável que será exportada para a Europa, atendendo a demanda de abastecimento aumentada em função da guerra na Ucrânia. Ao todo, 16,5 mil toneladas do biocombustível estão sendo carregadas, desde terça-feira (19), no navio "Agia Sofia", atracado no Cais 3 e previsto para desatracar na próxima sexta-feira (22), com destino ao Porto de Oristano, na Itália.

Neste primeiro navio, os pellets de madeira pertencem a quatro exportadores de Santa Catarina e dois do Paraná que devem enviar mais um navio com a carga, em outubro. Até o fim do ano, outro grupo de exportadores, também dos dois estados do Sul, pretende realizar mais dois embarques para a Europa.

As operações de pellets de madeira no Porto de Imbituba, em 2022, devem totalizar em torno de 60 mil toneladas e serão realizadas pela Serra Morena, que também armazena a carga na retroárea do Porto. Para 2023, estão previstos 10 embarques do granel a partir de Imbituba.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022

ARTIGO - O FUTURO DA MÃO DE OBRA PORTUÁRIA

Por Shana Carolina Bertol *OPINIÃO* 20 Julho 2022



Assim como ocorreu na Revolução Industrial, o setor portuário vem buscando soluções tecnológicas que impactam na forma como o trabalho portuário é desenvolvido, trazendo para as operações portuárias um ambiente de trabalho mais seguro, com aumento de escala e produtividade.

O avanço da logística portuária pode ser percebida quando olhamos para o século passado em que o transporte de sacarias era realizado unicamente de forma braçal, por trabalhadores portuários que transportavam sacos nas costas. Atualmente, essa

operação é realizada predominantemente através de guindastes que içam as lingadas, ou por shiploaders que despejam as sacarias soltas nos navios. Mas a figura do trabalhador portuário permanece presente na operação desses equipamentos, e dia a dia são eles que vivenciam as mudanças no cotidiano portuário.

Neste cenário em constante evolução, a inteligência artificial e a automação podem ser sentidas na beira do cais, em portos como o de Roterdã, em que portêineres e transtêineres são movimentados por operadores de forma remota, com apenas um clique.

E qual o impacto da transformação tecnológica e da automação para o trabalhador portuário?

Esses trabalhadores que contribuem significativamente com o desenvolvimento da atividade portuária, terão que saber ler o presente, de modo a enxergar o ritmo da mudança e os seus direcionamentos em um cenário futuro. Para permanecerem no cais terão que adotar um novo mindset, que significa desapegar de crenças ultrapassadas e limitantes, para abraçar um ambiente de trabalho orientado pela tecnologia.

Com o avanço destas tecnologias, muitas funções serão suprimidas, mas outras surgirão e ganharão destaque. Nesse contexto, o papel dos sindicatos laborais é construir uma cultura voltada não somente para habilidades técnicas, como também comportamentais, se beneficiando os trabalhadores de um diferencial competitivo pelo know-how que possuem.

A transformação da mão de obra portuária requer uma renovação no quadro de trabalhadores, mantendo aqueles dispostos a se adequarem a esse novo modelo de trabalho, e trazendo para o contingente trabalhadores com habilidades e competências que vão desde o conhecimento em informática, programas de software, à adaptabilidade das novas características de trabalho.

E como falar em adequação do quadro de trabalhadores portuários sem mencionar o retrocesso imposto pela Lei 12.815/2013, que afastou a aposentadoria como causa de extinção da inscrição do trabalhador portuário no Ogmo, limitando o cancelamento do registro através de duas hipóteses: (i) morte; (ii) processo administrativo. A aparente perpetuidade da inscrição do trabalhador aposentado junto ao Ogmo acarreta dificuldade na oxigenação do quantitativo de mão de obra portuária, na medida em que não abre espaço para o ingresso de trabalhadores preparados tecnologicamente.

Não será tarefa fácil conscientizar essa classe de trabalhadores, especialmente em virtude do conforto gerado pela exclusividade no mercado. Há décadas acompanhamos acirradas discussões jurídicas sobre exclusividade ou prioridade na contratação de mão de obra portuária — e aqui não adentraremos neste tema —, mas talvez seja necessário enfrentar a raiz do problema com olhos

voltados para o futuro, pois o modelo de contratação não fará sentido em um mercado que tem ficado cada vez mais rigoroso e exigente com a evolução econômica e tecnológica.

O desafio é grande! Para sobreviverem em um futuro de máquinas cada vez mais inteligentes, os trabalhadores terão que considerar a transformação digital e toda adequação cultural que ela carrega.

A mudança não é mais opção, é obrigação. Os comportamentos do passado não levarão os trabalhadores portuários para o futuro. Como diz Alvin Toffler, "O analfabeto do século XXI não será aquele que não sabe ler nem escrever, será quem não sabe apreender, desaprender e reaprender".



Shana Carolina Bertol Shana Carolina Colaço Bertol é diretora executiva do Ogmo/Paranaguá. Advogada, formada em Direito pela Universidade de Marília/SP, pós-graduada em Processo Civil pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, pós-graduada em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Unicuritiba, MBA em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022

PORTO DO RIO DE JANEIRO CELEBRA 112 ANOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Julho 2022



Nesta quarta-feira (20), o Porto do Rio de Janeiro completa 112 anos e a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), responsável pela administração do porto, comemora a data com diversos projetos em andamento para a melhoria da infraestrutura aquaviária e terrestre, a elevação dos níveis de segurança, além da busca de novos negócios e mais sustentabilidade. Com as ações, a autoridade portuária objetiva aumentar a eficiência logística, visando o crescimento da movimentação de cargas e maior competitividade no mercado.

Um dos projetos de Gestão Portuária diz respeito à implantação do VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações) no Porto do Rio de Janeiro, que também vai contemplar o Porto de Niterói, no intuito de melhorar a eficiência e a segurança nos acessos aquaviários aos portos e aperfeiçoar o controle do tráfego aquaviário na Baía de Guanabara. Na primeira fase do projeto, a implantação de um Local Port Service (LPS) deverá estar concluída até o fim deste ano. Além disso, a companhia trabalha para que o LPS tenha um moderno Subsistema de Monitoramento Ambiental (SMA), visando reduzir os riscos de acidentes ambientais.

Também foram iniciados os trabalhos com vistas à implantação, no Porto do Rio de Janeiro, do software de calado dinâmico ReDRAFT para o cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ). O sistema avalia o risco de toque da embarcação no fundo a partir da interpretação de dados meteorológicos medidos em campo e em tempo real, de previsões meteorológicas, da modelagem hidrodinâmica do porto e de levantamentos batimétricos oficiais, a fim de simular os possíveis calados seguros, auxiliar no planejamento das janelas de manobras e reduzir os custos com dragagens de manutenção.



Em novembro do ano passado, a autoridade portuária inaugurou o novo Portão 32, no Caju, projetado para receber o tráfego da Avenida Portuária, com quatro 'gates' reversíveis e automatizados. O acesso modernizado agilizou a dinâmica de entrada e saída do porto, facilitando as manobras dos caminhões e reduzindo o tráfego urbano.

Recentemente, a Docas do Rio iniciou a execução de outros projetos de modernização da infraestrutura terrestre e de acostagem do Porto do Rio de Janeiro, que resultarão em ganhos de performance das operações portuárias e de eficiência logística. No Cais da Gamboa, os destaques são as obras de reforço do cais, que possibilitarão o aprofundamento dos berços para atracação de navios Panamax, com maior demanda de calado; e as obras de repavimentação das vias rodoviárias internas para adequação da infraestrutura terrestre à dinâmica operacional do porto. Já no Cais do Caju, a companhia destaca a obra de remodelagem das linhas férreas que atendem as manobras ferroviárias destinadas e procedentes dos terminais de contêineres.

Projetos futuros – Está em fase final de desenvolvimento pela Docas do Rio o novo Sistema de Programação Ferroviária para os Portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, cujo objetivo é a melhoria do processo de planejamento e da eficiência na execução das manobras, mitigando inclusive os conflitos com o modal rodoviário. Neste mesmo contexto, mas com foco também na segurança, a companhia está finalizando os procedimentos internos para abertura de certame licitatório visando a contratação das obras de iluminação de toda a Av. Rio de Janeiro, via interna do Porto do Rio de Janeiro, que liga o Cais de São Cristóvão aos Terminais de Contêineres e de Veículos, e recebe todo o fluxo rodoviário dos portões 32 e do Caju.

Com foco na segurança, estão sendo finalizados os procedimentos internos para abertura de certame licitatório para contratação de lombadas eletrônicas para os Portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, no intuito de fiscalizar o cumprimento da velocidade regulamentada.

No âmbito dos projetos comerciais para o Porto do Rio de Janeiro, estão em curso os procedimentos licitatórios para viabilizar o arrendamento dos dois atuais terminais de grãos líquidos; um terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL); dois terminais de carga geral e um terminal voltado para atendimento do offshore. Além disso, visando o crescimento sustentável e organizado da atividade portuária, está em curso a atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto, que deverá ser concluído ainda em 2022.

Movimentação

De janeiro a maio deste ano, a movimentação de cargas no Porto do Rio de Janeiro teve uma alta de 14,3% em relação ao mesmo período de 2021. A movimentação de contêineres subiu em todos os meses de 2022, com um aumento de 26,5% na comparação com o ano passado. A projeção da movimentação de cargas para 2022 é de 10,5 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 11,3%, em relação a 2021.

Sustentabilidade Ambiental

A autoridade portuária vem trabalhando com ações para reduzir os impactos ambientais das operações portuárias, com especial atenção à qualidade do ar, gestão eficiente dos resíduos e efluentes gerados. Além disso, a atração de navios mais eficientes e menos poluentes, por meio de descontos nas tarifas portuárias, é um dos próximos passos a serem adotados pela Docas do Rio.

A companhia também realiza diversas campanhas de educação ambiental e busca incentivar os terminais do Porto do Rio de Janeiro a desenvolver projetos de sustentabilidade ambiental. Nos terminais MultiRio e Multi-Car, destacam-se ações, tais como: o tratamento e reuso de 100% do efluente gerado nos terminais, no intuito de eliminar o descarte e reduzir o consumo de água; a compostagem de 100% das sobras de alimentos do refeitório dos funcionários, sendo o adubo utilizado no jardim da empresa e doado para funcionários e visitantes; e o Programa de Conservação do boto-cinza na Baía de Guanabara, do qual a MultiRio é um dos patrocinadores, operado conjuntamente com o Laboratório de Mamíferos Aquáticos e Bioindicadores (MAQUA), do Departamento de Oceanografia da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ).

No terminal ICTSI Rio, o trabalho de Sustentabilidade Ambiental inclui ações como: a compostagem de 100% das sobras de alimentos do refeitório dos funcionários; a Estação de Tratamento de Água Residual (ETAR), onde a água tratada é reutilizada para lavagem de seus equipamentos; e a destinação adequada de 100% de seus efluentes domésticos e industriais. Além disso, o ICTSI Rio é o único terminal do Porto do Rio de Janeiro a ter uma Licença de Operação (LO) atestando, pelo Instituto Estadual do Ambiente (INEA), que suas operações não contaminam o Meio Ambiente; é participante do Relatório Anual de Sustentabilidade do Grupo ICTSI, onde divulga todas as suas práticas; e é uma empresa certificada pelo Instituto Brasileiro de Defesa da Natureza (IBDN) com o Selo Verde de EPN – Empresa Parceira da Natureza. Este selo é concedido às empresas que demonstram responsabilidade com as questões socioambientais do Brasil, adotando conceitos sustentáveis e promovendo a Educação Ambiental em benefício das gerações presentes e futuras.

Responsabilidade Social

A Docas do Rio participa de ações de responsabilidade social, sendo a mais recente delas a Ação Social dos Pescadores Artesanais, realizada na Baía de Guanabara. Trata-se de uma ação conjunta, liderada pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, entre órgãos públicos e privados que possuem interesse comum no ordenamento do tráfego aquaviário, segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar, de forma a demonstrar à comunidade pesqueira artesanal o apoio na regularização das suas embarcações e dos pescadores junto às Autoridades competentes, principalmente a Marinha do Brasil.

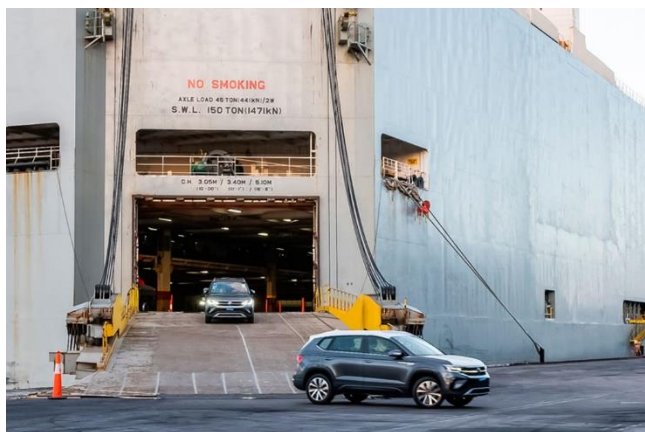
A ICTSI Rio também desenvolve diversos projetos de responsabilidade social, tais como: “Viva Mais Lido” - revitalização da Praça do Lido, em Copacabana, oferecendo atividades para o bem-estar físico e mental dos frequentadores; “Cria Brasil” – inclusão de crianças de escolas públicas do Caju em oficinas de linguagem de programação; “Favela Mundo” – desenvolvimento das expressões artísticas de crianças e jovens do Caju, alunos de escolas públicas; e “Arte Gerando Renda” – capacitação de mulheres jovens e adultas, através de oficinas gratuitas voltadas para formação de mão de obra qualificada para trabalhar no Carnaval e com atividades artísticas. Já a MultiRio e a Multi-Car mantêm uma parceria público-privada no Colégio Estadual Jornalista Maurício Azedo para ensino técnico complementar na área de Logística.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022

VOLKSWAGEN UTILIZA PORTO DE SUAPE PARA OTIMIZAÇÃO LOGÍSTICA NO NORDESTE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Julho 2022



Parceria é retomada com o objetivo de trazer mais agilidade na distribuição de veículos da marca aos clientes da região Nordeste

A Volkswagen do Brasil voltou a utilizar o Porto Suape para otimização logística no Nordeste. O atracadouro pernambucano recebeu o primeiro lote, cerca de 60 unidades – modelo Taos, da Argentina. “Suape é estratégico e muito vantajoso para a marca e clientes, uma vez que vamos poder distribuir nossos veículos com mais agilidade no Nordeste. Está localizado em um raio de 800 quilômetros dos principais centros consumidores da região, o que

possibilita reduções de custos logísticos e emissões de CO₂; e um atendimento mais rápido para a rede de concessionárias”, destaca *Ciro Possobom*, COO da Volkswagen do Brasil.

A movimentação de veículos em Suape foi um dos grandes destaques do porto em 2021. Segundo a estatal, o número de automóveis importados e exportados foi 20% maior em relação a 2020. Esse percentual totalizou 47.841 unidades em 2021 contra 39.922 no ano anterior. Em 2022 (até junho), são 26.542 automóveis contra 24.111 do ano anterior, crescimento de 10%

“Suape é a porta de entrada e saída para veículos de vários grupos e empresas importantes que, daqui, partem para outros países e outros Estados do Brasil. A chegada da VW só fortalece a nossa posição como principal hub para operações de veículos do Norte e Nordeste do País”, explica Luiz Alberto Barros, diretor de Desenvolvimento de Negócios de Suape.

Logística

As operações da Volkswagen no complexo vão movimentar cerca de 2 mil veículos da marca por ano e envolvem cerca de 30 profissionais, entre estivadores, amarradores, motoristas, coordenadores e agentes de navio e de solo. Assim que desembarcam, os veículos são inspecionados e transferidos para um centro de distribuição localizado a 15 km do atracadouro.

Neste centro de distribuição estará localizada uma filial da Volkswagen do Brasil, onde os veículos serão preparados para comercialização e distribuição aos mercados da região. Somente no Nordeste, a companhia tem pontos de vendas em 55 cidades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022

KONGSBERG DIGITAL ASSINA CONTRATO COM MSC PARA DIGITALIZAR QUASE 500 NAVIOS

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 20 Julho 2022



A Kongsberg Digital e a MSC, a maior linha de contêineres do mundo, assinaram um contrato para digitalizar toda a frota da MSC composta por aproximadamente 500 navios com a Vessel Insight

“Estamos muito orgulhosos em anunciar este contrato com a MSC. Como a maior linha de contêineres do mundo, a MSC está desempenhando um papel fundamental na facilitação do comércio em todo o mundo, mas também na definição do padrão para tornar o setor mais sustentável por meio da digitalização. Com o Vessel Insight, a MSC pode contextualizar

os dados criados por suas embarcações por meio de nossa infraestrutura de embarcação para nuvem e usar isso para reduzir emissões e otimizar toda a frota de navios porta-contêineres”, diz Hege Skryseth, presidente da Kongsberg Digital. “Com base em um forte relacionamento já existente com a Kongsberg Maritime, a Kongsberg Digital continuará a construir produtos em cooperação com a MSC”.

O contrato de 5 anos inclui a entrega do serviço de infraestrutura de dados da Kongsberg Digital, o Vessel Insight, e o aplicativo Vessel Performance, da Kongsberg Digital, em toda a frota própria da MSC, composta por aproximadamente 500 embarcações, além de opções. A MSC já é uma empresa de transporte digitalmente madura com muitos aplicativos e sistemas implementados. Ao usar a infraestrutura de dados navio-nuvem da Kongsberg Digital, o Vessel Insight, a MSC poderá obter mais transparência e melhor utilização dos dados.

Coletar e contextualizar dados de qualidade por meio de aplicativos do Kognifai Marketplace fornece o melhor ponto de partida para reduzir o combustível e otimizar a viagem para reduzir as emissões para o ar, automatizar os processos de relatórios para permitir relatórios corretos e eficientes e aumentar a segurança e o bem-estar da tripulação por meio de conectividade estável.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 089/2022
Página 42 de 42
Data: 20/07/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

“Este é um contrato muito importante para a MSC, pois tornar nossa frota mais sustentável é uma de nossas principais prioridades. Com a Kongsberg Digital e a infraestrutura de dados Vessel Insight, poderemos otimizar nossas operações de embarcações para se tornarem mais eficazes, sustentáveis e seguras. A indústria marítima está enfrentando requisitos regulatórios rígidos para reduzir as emissões e se tornar mais sustentável e, portanto, estamos muito satisfeitos e orgulhosos por termos garantido este contrato. Este é um passo importante no caminho para uma operação mais verde”, diz Gianluigi De Maio, SVP, Gerente de Eficiência de Frota-Rede-Terminal, MSC.

“Esta é uma prova sólida de que a tecnologia, a experiência e o serviço da Kongsberg Digital estão em demanda e são líderes neste mercado, e estamos muito satisfeitos que a MSC esteja dando um grande salto em sua jornada de digitalização. Ainda há grandes passos a serem dados no setor marítimo, e a digitalização é fundamental para tornar o transporte mais seguro, mais verde e mais sustentável. Ser escolhido pela maior linha de transporte de contêineres do mundo é uma honra para a Kongsberg Digital, mas também envia sinais cruciais para todo o negócio – este é o caminho a seguir para uma indústria marítima mais verde”, diz Skryseth.

Além de se conectar ao Vessel Insight e acessar seus aplicativos relacionados, a Kongsberg Digital fornecerá acompanhamento próximo ao MSC, uma parte importante do serviço oferecido aos clientes para garantir o máximo de benefícios da digitalização e uma transição suave.

A Kongsberg é expositora da Navalshore 2022.

Sobre a Navalshore

A Navalshore é realizada pela Navalshore Organização de Eventos. A Portos e Navios é a principal parceira e responsável pelo conteúdo técnico do evento, especialmente da conferência que ocorre paralelamente à feira.

Navalshore 2022 - 16ª Feira e Conferência da Indústria Marítima.

16 a 18 de agosto de 2022 no pavilhão Expo Mag (ex-SulAmérica), no Centro do Rio de Janeiro.

Mais informações navalshore@navalshore.com.br / <https://navalshore.com.br>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 20/06/2022