INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 119/2022
Data: 21/09/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)....4

BRUNO DANTAS REFORÇA QUE TCU 'NÃO SERÁ EMPECILHO' PARA A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.... 4
HOMENAGENS EM EVENTO MARCAM DÉCADAS DE TRABALHO DA ANTAQ JUNTO AO PORTO DE SANTOS 4
LEILÃO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE OCORRER EM DEZEMBRO.... 6
MINISTRO AFIRMA QUE TCU NÃO SERÁ 'EMPECILHO' PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS 7
SUMMIT DA ANTAQ, EM SANTOS, DEBATE DESAFIOS DA CONCESSÃO DOS PORTOS BRASILEIROS 8
ANTAQ TROUXE CONQUISTAS PARA O PAÍS, AFIRMA DIRETOR-GERAL DURANTE EVENTO EM SANTOS 9
EM SANTOS, MINISTRO DA INFRAESTRUTURA ANUNCIA PRIVATIZAÇÃO DE MAIS DOIS PORTOS....10

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF....11

CONSELHO DO PPI APROVA DESESTATIZAÇÃO DAS COMPANHIAS DOCAS DO RIO DE JANEIRO E DO PARÁ....11
CONCESSIONÁRIA INICIA OBRAS DE PASSARELA PARA PEDESTRES NA BR-060/DF....11
MINISTRO DA INFRAESTRUTURA PARTICIPA DE EVENTO QUE CELEBRA 20 ANOS DA ANTAQ....11

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF....12

ME APRESENTARÁ ANÁLISE DA GESTÃO DE RISCOS DA OPERACIONALIZAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES....12
GOV.BR É FINALISTA DO PRÊMIO IBEST PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO....13
MINISTRO DA ECONOMIA AVALIA CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL DO PAÍS....13
MINISTÉRIO DA ECONOMIA AVANÇA NA INTEGRAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL AO ESOCIAL....14

BE NEWS – BRASIL EXPORT....15

EDITORIAL – O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO, DILEMAS E LACUNAS....15
NACIONAL - HUB – CURTAS....16
Ferrovias 16
Noronha 1 16
Noronha 2 16
Greve 16
REGIÃO SUDESTE - PRAZO INSUFICIENTE AMEAÇA DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS ESTE ANO....16
REGIÃO SUDESTE - RECEITA E POLÍCIA FEDERAL APREENDEM 772 KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS....17
REGIÃO NORTE - DIRETOR DO SOPESP DESTACA TRANSPORTE SUSTENTÁVEL DE CARGAS NO ARCO AMAZÔNICO....18
REGIÃO SUDESTE - ANTT APROVA DOCUMENTOS PARA CONCESSÃO DA BR-381/MG....19
ESPECIAL NORTE ESPORT LOGÍSTICA - ARCO AMAZÔNICO, UM NOVO CORREDOR DE IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES....20
ESPECIAL NORTE ESPORT PORTOS - OPERAÇÃO SHIP-TO-SHIP ESTÁ CONSOLIDADA NO PARÁ, DIZ PRESIDENTE DA CDP....22
ESPECIAL NORTE ESPORT EFICIÊNCIA - ESCOAMENTO DE CARGA DO AGRO PELO ARCO AMAZÔNICO TRIPLICA EM 10 ANOS....24
ESPECIAL NORTE ESPORT DESENVOLVIMENTO - RONDÔNIA LISTA PRIORIDADES PARA PLANO DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE....25
ESPECIAL NORTE ESPORT DEBATE - CARTA DEFENDE ANTAQ COMO ÚNICA REGULADORA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE CARGAS....26
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM RONDÔNIA DEVE CRESCER 18% ATÉ 2035....27

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP....28

PROJETO DESONERA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA DE IMPOSTOS FEDERAIS....28
CANAL DE SUEZ AUMENTA TAXAS DE PEDÁGIO....28
PORTO DE HOUSTON ESTUDA MEDIDAS DE PERMANÊNCIA PARA LIDAR COM VOLUMES RECORDES....29
REGULAMENTAÇÃO DOS OPERADORES LOGÍSTICOS INTEGRA PROPOSTAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL....30

JORNAL O GLOBO – RJ....30

GUEDES AFIRMA QUE TETO DE GASTOS FOI 'MAL CONSTRUÍDO' E POR ISSO TEVE QUE SER CONSERTADO PELO ATUAL GOVERNO....30
CADE APLICA MULTA DE R$ 604 MIL A EMPRESA CONTROLADORA DO VLT NO RIO....31
ALEMANHA ESTATIZA GIGANTE DE ENERGIA POR € 29 BI, EM MAIOR RESGATE DESDE A CRISE DE 2008....32
MERCADO APOSTA QUE BANCO CENTRAL ENCERRARÁ CICLO DE ALTA DE JUROS NESTA QUARTA-FEIRA....34
O PRIMEIRO ALÍVIO NA INFLAÇÃO DE ALIMENTOS EM MAIS DE UM ANO....35

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP 36

GOVERNO APROVA MODELO PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS, COM PREVISÃO DE INVESTIMENTO DE R$ 25 BI 36
GRANDES HIDRELÉTRICAS CULPAM COVID POR BAIXA GERAÇÃO DE ENERGIA NA AMAZÔNIA 37
CADE PROÍBE CSN DE COMPRAR MAIS AÇÕES DA USIMINAS, MAS NÃO DEFINE PRAZO PARA VENDA DE FATIA ATUAL 38

VALOR ECONÔMICO (SP) 40

INDÚSTRIA DE CRUZEIROS DEVERÁ MOVIMENTAR QUASE R$ 4 BI NA ECONOMIA 40
PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PREVÊ INVESTIMENTO DE R$ 25 BILHÕES 43
GUEDES DIZ QUE VAI TENTAR PRIVATIZAR O PORTO DE SANTOS AINDA NESTE ANO 44
PPI QUALIFICA COMPANHIAS DOCAS DO RJ E DO PARÁ PARA FUTURA PRIVATIZAÇÃO 46

PORTAL PORTOS E NAVIOS 47

ACORDO ENTRE ADUANAS BRASIL-EUA TRAZ VANTAGENS PARA EMPRESAS DE COMEX 47
FALTA DE NAVIOS ADEQUADOS E CUSTOS PODEM TER INFLUENCIADO REDUÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA NO TRANSPORTE DE LÍQUIDOS 48
PROBLEMAS LOGÍSTICOS IMPEDIRAM EXPORTAÇÃO DE 3 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM 2021 50
ABAC SUGERE REVISÃO DE DADOS APRESENTADOS EM ESTUDO SOBRE CABOTAGEM 51
BR DO MAR BUSCA AUMENTO DO CONTROLE DA NAVEGAÇÃO POR EBNS, DEFENDE MINFRA 52
TRABALHADORES DO PORTO DE LIVERPOOL INICIAM GREVE DE DUAS SEMANAS POR DISPUTA SALARIAL 53
SCANA LANÇA SOLUÇÃO DE ENERGIA EM TERRA À BASE DE HIDROGÊNIO PARA INDÚSTRIA MARÍTIMA 54
DAMEN DESENVOLVE NOVA CLASSE DE EMBARCAÇÕES PARA O SETOR EÓLICO OFFSHORE 54
DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É APROVADA NO CONSELHO DO PPI 55
VLI PROTOCOLA DOIS NOVOS PEDIDOS DE AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA 55

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 56

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 56

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

BRUNO DANTAS REFORÇA QUE TCU 'NÃO SERÁ EMPECILHO' PARA A DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

O presidente do TCU participou do Summit Antaq 20 anos, do Grupo Tribuna, por vídeo, e falou sobre o assunto

Por: Anderson Firmino

Bruno Dantas participou do evento do Grupo Tribuna por vídeo Foto: Ana Caroline Gomes/Divulgação

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Bruno Dantas, garantiu que a Corte de Contas "não será empecilho" para o andamento da desestatização do Porto de Santos. Durante o Summit Antaq 20 Anos, ontem, ele prometeu o máximo de celeridade na análise do processo, do qual é relator.

"O TCU, nos últimos anos, se notabilizou por fazer análises extremamente qualificadas e detalhadas dos projetos de desestatização que recebe e manterá o padrão de qualidade, mas tendo compromisso com o prazo. Se o Governo deseja concluir essa desestatização, não será o TCU o empecilho para isso, desde que, evidentemente, a documentação esteja em ordem", garante.

Dantas, que participou do encontro de modo remoto, conta que o pedido para envio ainda incompleto do relatório foi solicitado por ele ao Ministério da Infraestrutura e à Antaq, para que auditores já iniciassem a análise da documentação.

"O ministro Marcelo Sampaio acolheu a minha preocupação e encaminhou informalmente essa informação. Disse a ele e à Antaq que, se fosse possível antecipar, seria o ideal, Há ajustes a serem feitos, mas sabemos que essa é uma matéria prioritária tanto para o ministério como para a Antaq", diz o ministro do TCU, revelando que observou algumas críticas ao MInfra por esse envio incompleto de dados.

"Na relatoria a respeito desse processo de desestatização, na qualidade de presidente do tribunal, orientei à Antaq e ao Ministério da Infraestrutura que antecipassem as questões mais sensíveis ao TCU, de modo que pudéssemos iniciar logo uma construção coletiva de soluções. Alguns tentaram criar uma intriga, dizendo que o ministério mandou informações incompletas, mas não foi nada disso".

Qualidade dos projetos

Bruno Dantas reconhece que a melhora na qualidade nos estudos apresentados também tem colaborado para celeridade nos prazos de análise pelo TCU. "É um aspecto que merece destaque porque diminui as zonas de conflito entre órgãos de controle as agências reguladoras".

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

HOMENAGENS EM EVENTO MARCAM DÉCADAS DE TRABALHO DA ANTAQ JUNTO AO PORTO DE SANTOS

Atuais diretores e ex-dirigentes foram homenageados pela direção do Grupo Tribuna
Por: Anderson Firmino

Atuais diretores e ex-dirigentes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários foram homenageados pela direção do Grupo Tribuna em evento Foto: Alexsander Ferraz/AT

Um momento de celebração. Assim foi descrito o evento em comemoração aos 20 anos da Antaq, O Summit Antaq, 20 anos, ocorrido na sede do Grupo Tribuna nesta terça-feira (20). No encerramento da programação, houve diversas homenagens em reconhecimento ao trabalho prestado pela agência reguladora nas últimas duas décadas ao setor aquaviário nacional.

O diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini; o diretor-presidente do jornal A Tribuna, Marcos Clemente Santini; e o diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, entregaram ao diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, a reprodução de uma página de A Tribuna que marca a data comemorativa. Ex-diretores da agência foram agraciados com placas alusivas à data.

“É um momento de celebrar. Uma agência que, cada vez, oferece serviços melhores, de qualidade, uma regulação mais madura. Essa regulação de alto nível oferece segurança jurídica, estabilidade regulatória e, com isso, cria um ambiente de negócios atrativo”, avalia Nery.

Para a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, que também foi homenageada no Summit, o momento de festa não diminui o compromisso com avanços na forma de regulação.

“É um dia de mostrar a maturidade regulatória da agência, que cresceu no seu papel, na sua atuação com conhecimento do setor. Estamos passando, não só no Brasil, como no mundo, por uma mudança na dinâmica no transporte de cargas, e isso traz um novo olhar, uma nova necessidade”, pontua.

'Outra' agência
Também foram agraciados com placas quatro ex-diretores da agência: Mario Povia, Adalberto Tokarski, Fernando Fialho e Murillo Barbosa. Este último, que preside a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), passou pela Antaq entre 2006 e 2010. Ele vê uma “outra Antaq”, atualmente, em operação.

“Mudou tudo. Ainda convivíamos com muita gente oriunda da Portobras. O quadro hoje é de especialistas”, resume.

Citações
"A Tribuna tem o conteúdo de Porto no DNA. Trazer a celebração dos 20 anos da Antaq a Santos é motivo de orgulho e reconhecimento”, Demetrio Amono, Diretor comercial do Grupo Tribuna

“Não há lugar melhor para essa comemoração. A Antaq chega aos 20 anos demonstrando maturidade e oferecendo segurança jurídica”, Antonio Carlos Sepúlveda, Diretor-presidente da Santos Brasil

“A Antaq tem um papel fundamental na relação entre os diversos atores desse grande mercado não apenas portuário, mas marítimo”, Cláudio Loureiro, Diretor-executivo da Centronave

"A agência, hoje, é completamente diferente de quando começou essa história. Para nós, é uma satisfação acompanhá-la", Ricardo Arten, CEO da BTP
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/09/2022

LEILÃO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS DEVE OCORRER EM DEZEMBRO

Prazo de processo de concessão à iniciativa privada foi dado pelo ministro da Infraestrutura no Summit Antaq 20 anos
Por: Anderson Firmino

A uma plateia repleta de empresários, autoridades, representantes de associações e especialistas no setor portuário, Marcelo Sampaio detalhou projeções para o Porto de Santos Foto: Alexsander Ferraz/At

A desestatização do Porto de Santos está cada vez mais próxima e seu edital deve ser publicado em novembro, com o leilão em dezembro. Essa é a expectativa do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que participou, ontem, do Summit Antaq 20 Anos, realizado no auditório do Grupo Tribuna, em Santos.

Segundo ele, o curto tempo até o final do ano não preocupa o Governo Federal, que conta com a concessão de seu principal ativo logístico. "A agenda de infraestrutura nestes últimos anos tem sido tratada como agenda de Estado. O tempo é desafiante, mas, para quem gosta de desafios, isso não incomoda", pondera.

Sampaio ressaltou pontos importantes do projeto de concessão, como a preocupação com a manutenção dos empregos dos colaboradores da Santos Port Authority (SPA) e a preocupação com o modal ferroviário, uma peça importante na estrutura logística do Porto.

"É sempre um desafio falar de desestatização do setor portuário, até porque é a primeira vez que estamos avançando nessa agenda. Tivemos a privatização do Porto do Espírito Santo. De lá para Santos, há muitas lições aprendidas".

Página virada
De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Mario Povia, deve ser concluído, na próxima sexta-feira, todo o procedimento preparativo para venda da SPA e concessão do Porto. "Entregamos oficialmente ao TCU, que já vem acompanhando. E a expectativa é exatamente essa (edital em novembro, e leilão em dezembro). Estamos ansiosos para virar mais essa página. Vai ser muito importante para toda a sociedade".

Para ele, trata-se de um processo diferenciado. "O TCU vem acompanhando já há algum tempo, o que vai permitir uma análise mais rápida".

Ele lembra que as empresas interessadas, em breve, terão acesso à sala de dados (dat room) com todas as informações sobre a Autoridade Portuária. "Nossa ideia é de que essa informação seja muito fluida. Trabalhamos com transparência".

Modelagem

Povia acredita que a modelagem de concessão, que prevê tanto empresas com 5% de participação unitária, somando até 100% das ações, bem como companhias com 15%, mas restrito a um total de 40%, deve atrair interessados nos dois formatos.

“Vamos ter interessados nos dois modelos. No modelo 15/40, talvez com menor número de players buscando uma alavancagem financeira com bancos e grandes fundos, enquanto no modelo 15/100, algo mais doméstico, de empresas se consorciando, buscando sinergia para seus negócios. Os dois modelos são válidos”.

O secretário nacional de Portos, por sua vez, não acredita num retrocesso no processo de desestatização do Porto de Santos, em eventual mudança de governo. “Se houver o leilão esse ano, e o Brasil tem cumprido contratos historicamente, não imagino algum retrocesso. Mas, se o leilão não ocorrer esse ano, eventualmente, se houver outro governo, pode ser que esse cronograma mude. Mas apenas na linha no tempo. Está tudo muito alinhado”.

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, foi recebido na sede do Grupo Tribuna pelo diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, e pelo diretor-presidente de ATribuna, Marcos Clemente Santini Foto: Alexsander Ferraz/At

Visita
Antes do Summit Antaq 20Anos, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, foi recebido na sede do Grupo Tribuna pelo diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, e pelo diretor-presidente de ATribuna, Marcos Clemente Santini.

Eles conversaram sobre os desafios do setor portuário e os investimentos projetados para o Porto de Santos nos próximos anos, devido ao processo de desestatização em andamento.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/09/2022

MINISTRO AFIRMA QUE TCU NÃO SERÁ 'EMPECILHO' PARA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Bruno Dantas, relator do processo no Tribunal de Contas da União participou de evento do Grupo Tribuna
Por: Gabriel Fomm

No mesmo bloco, houve um segundo debate que contou com autoridades portuárias para falar sobre a legislação Foto: Alexsander Ferraz/AT

A desestatização do Porto de Santos não será um problema no Tribunal de Contas da União (TCU), afirmou o ministro do órgão, Bruno Dantas, nesta terça-feira (20), em palestra no Summit Antaq 20 Anos - A Regulação do Setor Portuário. O evento, em homenagem aos 20 anos de atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, aconteceu no auditório do Grupo Tribuna, em Santos.

“Devo dizer que eu orientei a Antaq e o Ministério de Infraestrutura que antecipassem às questões mais sensíveis (da desestatização) ao TCU, de maneira em que nós pudéssemos iniciar desde logo uma construção coletiva de construções”, conta.

O ministro do TCU é relator do processo da privatização do Porto de Santos que está em análise no tribunal. A aprovação é necessária para dar sequência à proposta e fazer a licitação. A participação de Dantas no evento foi por vídeo, pois sua agenda impossibilitou que comparecesse presencialmente.

“O Tribunal se responsabilizou em fazer análises qualificadas e detalhadas dos projetos de desestatização, mas nós temos um compromisso com o prazo. Se o Governo Federal deseja concluir esse processo, não será o TCU um empecilho a isso, desde que a documentação esteja de acordo e tudo esteja presente nos autos”, conclui.

Segundo debate
O futuro da regulação e a estabilidade jurídica necessária. Esse foi o tema do segundo e último debate do Summit Antaq 10 anos - A Regulação do Setor Portuário na tarde desta terça. Questões como as leis portuárias foram discutidas.

Mediada por Maxwell Rodrigues, a conversa contou com o presidente do Santos Port Authority (SPA) Fernando Biral, com o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, com a advogada e juíza arbitral especializada em Direito Marítimo Eliane Octaviano e com o conselheiro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Luiz Hoffmann.

Homenagem
Para encerrar a cerimônia, foram homenageados Mário Povia, Adalberto Tokarski, Fernando Fialho, Murilo Barbosa, Flávia Takafashi e o Eduardo Nery. Todos representando a diretoria da Antaq, no presente e passado. Foi entregue a capa especial do Summit no jornal impresso e um vaso de flores.

Todos ganharam uma placa de honraria do diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, do diretor-presidente do Jornal A Tribuna, Marcos Clemente Santini, do diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, e do apresentador do programa Porto 360 e mediador dos debates, Maxwell Rodrigues.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/09/2022

SUMMIT DA ANTAQ, EM SANTOS, DEBATE DESAFIOS DA CONCESSÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

Autoridades estiveram presentes durante as conversas sobre as mudanças no porto
Por: Gabriel Fomm

Os palestrantes do primeiro debate do Summit em homenagem aos 20 anos da Antaq Foto: Alexsander Ferraz/AT

Os desafios das concessões nos portos do Brasil. Esse foi o tema do primeiro painel do Summit em homenagem aos 20 anos de atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), realizado nesta terça-feira (20), no auditório do Grupo Tribuna, em Santos.

Durante o debate, o advogado Thiago Miller, especializado em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, mostrou otimismo sobre a desestatização em Santos.

“O trabalho está sendo conjunto. A gente está participando de todos os debates desde o começo, colocando as nossas preocupações e entendendo a visão do empregado e a de uma autoridade portuária no âmbito regulatório. Tudo isso para que a concessão tenha sucesso”, comenta.

Com a participação do secretário nacional de Portos, MárioPovia, da diretora da Antaq, Flávia Takafashi, e do diretor de negócios da Santos Port Authority (SPA), Bruno Stupello, o debate abordou a privatização e as mudanças que virão a partir da medida.

A conversa entre os profissionais esclareceu como está sendo o processo de desestatização em cada âmbito e as preocupações que estão sendo tomadas para que a medida não prejudique os profissionais e melhore as atividades portuárias na Cidade. Os cuidados visam manter o status do maior porto do País.

Para homenagear a Antaq, esteve presente o ministro de Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Bruno Dantas. Ambos participaram exaltando o papel da agência reguladora no serviço portuário.

O Summit Antaq 20 anos começou às 14 horas, no auditório do Grupo Tribuna, na Rua João Pessoa, no Centro, em Santos. O evento durou até o final da tarde desta terça. Estiveram presentes autoridades portuárias e empresários do ramo.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/09/2022

ANTAQ TROUXE CONQUISTAS PARA O PAÍS, AFIRMA DIRETOR-GERAL DURANTE EVENTO EM SANTOS

Eduardo Nery participa, nesta terça, do Summit em homenagem aos 20 anos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Por: Gabriel Fomm

Eduardo Nery destacou transparência e eficiência da Antaq ao longo dos anos Foto: Alexsander Ferraz/AT

Um olhar às conquistas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) até hoje. Foi assim que o diretor-geral da reguladora, Eduardo Nery, iniciou o Summit em homenagem aos 20 anos de atuação do órgão, no auditório do Grupo Tribuna, na tarde desta terça-feira (20). Um dos temas do evento foi a privatização do Porto de Santos.

“São 20 anos de memórias e, olhamos para a memória da Antaq, nós notamos que a agência tem muito a viver e cada vez mais trazer conquistas para o País”, afirma.

Nery também comentou a futura desestatização de outros dois portos do País: o do Rio de Janeiro e do Pará. O assunto foi debatido na presença do Ministro de Infraestrutura, Marcelo Sampaio. Ele também aproveitou o evento para comentar os próximos passos da agência.

“De nossa auditoria temos um plano geral para infraestrutura. Ele está sendo finalizado para ser submetido ao Ministério da Infraestrutura, finalmente, como um plano logístico nacional que integra todos os lugares existentes e orienta a elaboração dos planos setoriais já no nível operacional”, conta.

A Antaq tem protagonismo dentro das operações e dos negócios portuários. Há 20 anos ela atua como agência reguladora e, na última segunda-feira (12), ela aprovou o projeto de desestatização do Porto de Santos.

Com a presença também do secretário nacional de Portos, Mário Povia, do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Bruno Dantas e de outras autoridades, o Summit Antaq 20 anos começou às 14 horas, no auditório do Grupo Tribuna, na Rua João Pessoa, no Centro, em Santos. O evento segue até o final da tarde desta terça.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/09/2022

EM SANTOS, MINISTRO DA INFRAESTRUTURA ANUNCIA PRIVATIZAÇÃO DE MAIS DOIS PORTOS

Marcelo Sampaio disse, em evento do Grupo Tribuna, que processo ocorrerá no Rio de Janeiro e no Pará
Por: Gabriel Fomm

Marcelo Sampaio destacou parcerias com setor privado e avanços na infraestrutura do País Foto: Alexsander Ferraz/AT

O Ministro de Infraestrutura, Marcelo Sampaio, anunciou nesta terça-feira (20), em Santos, que dois novos portos do País entrarão em processo de privatização. A informação foi dada em entrevista para A Tribuna no Summit Antaq 20 Anos - A Regulação do Setor Portuário. O evento, em homenagem aos 20 anos de atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, acontece na tarde desta terça no auditório Grupo Tribuna.

“Agora, no período da tarde, está ocorrendo a reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), voltada para investimentos privados. Nós vamos qualificar então, nesta terça, as companhias docas do Rio de Janeiro e do Pará. São duas companhias importantes, superavitárias, que terão privatização também”, afirma.

O Porto de Vitória, no Espírito Santo, foi privatizado oficialmente no dia 5 de setembro e o de Santos está em processo de desestatização desde 28 de julho. O ministro ressaltou que a privatização do Porto de Santos é uma concessão com prazo de 35 anos, sendo que continuará sendo um órgão da União. Disse, ainda, que os funcionários terão a garantia de emprego pelos próximos dois anos.

“A gente está falando de uma agenda de infraestrutura que tem, sobretudo, a geração de empregos como uma prioridade. O Porto de Santos vai ter investimento na ordem de bilhões de reais. Isso vai gerar dois milhões de empregos durante o período de privatização”, conta.

No evento em homenagem à Antaq, Marcelo Sampaio ainda destacou o avanço que o Brasil teve durante sua gestão na área de transportes e como essas melhorias impactaram positivamente a economia nacional. Ele ressaltou a importância de investimentos privados para o País.

O Summit Antaq 20 anos começou às 14 horas desta terça e segue no auditório do Grupo Tribuna, na Rua João Pessoa, no Centro, em Santos. Entre os assuntos debatidos estão a privatização do Porto e os desafios da concessão.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 20/09/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

CONSELHO DO PPI APROVA DESESTATIZAÇÃO DAS COMPANHIAS DOCAS DO RIO DE JANEIRO E DO PARÁ

Com aprovação, projetos farão parte dos programas de Parcerias de Investimentos (PPI) e Nacional de Desestatização (PND)

Durante sua 23ª reunião de qualificação, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) aprovou, nesta terça-feira (20), os projetos de desestatizações das companhias docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e do Pará (CDP). Com a aprovação, os projetos serão submetidos à deliberação da Presidência da República para qualificação no PPI e inclusão no Programa Nacional de Desestatização (PND).

Simultânea à desestatização da CDRJ, serão concedidos à iniciativa privada os portos organizados do Rio de Janeiro, de Itaguaí, de Niterói e de Angra dos Reis. Estudos serão realizados para definir os valores estimados de investimentos, o prazo de contrato e o cronograma do leilão, entre outros.

Já a desestatização da Docas do Pará inclui a concessão, simultânea, dos portos organizados de Belém, Vila do Conde e de Santarém, cujos estudos também indicarão as condições de contrato e cronograma do leilão.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 21/09/2022

CONCESSIONÁRIA INICIA OBRAS DE PASSARELA PARA PEDESTRES NA BR-060/DF

Secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, vistoriou o local. Estrutura de concreto armado faz parte das melhorias previstas em contrato

O secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio, participou nesta terça-feira (20) do lançamento de início das obras da passarela para pedestres na BR-060/DF, em Engenho das Lajes, região administrativa do Gama (DF). Com investimento previsto de R$ 2,6 milhões, a obra tem previsão de entrega para dezembro de 2022 e beneficiará cerca de 5 mil moradores da região.

O empreendimento terá um comprimento de 50 metros de travessia e rampas de 106 metros em dois lances, e será acessível a pessoas com deficiência com a implementação de piso tátil e corrimões em toda a extensão. A estrutura de concreto armado faz parte das melhorias previstas em contrato entre a concessionária Triunfo Concebra e a União, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 21/09/2022

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA PARTICIPA DE EVENTO QUE CELEBRA 20 ANOS DA ANTAQ

A declaração foi dada durante a abertura do Summit Antaq 20 anos, que celebra os 20 anos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, participou nesta terça-feira (20) do Summit Antaq 20 anos, evento que celebra os 20 anos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em

Santos (SP). Além do ministro e do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia, autoridades ligadas ao setor portuário foram convidados para traçar um diagnóstico do setor no Brasil.

“Temos um país onde o setor de infraestrutura gera empregos e desenvolvimento. Os investimentos que fazemos hoje é o futuro do Brasil das próximas décadas”, afirmou Sampaio, ao destacar os avanços na infraestrutura brasileira nos últimos anos. No setor portuário, 36 terminais portuários do país foram arrendados à iniciativa privada desde 2019, com contratação de R$ 6,5 bilhões em investimentos; além disso, foi realizada a primeira desestatização portuária da história: da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), com R$ 850 milhões em investimentos previstos.

“O sistema Docas é responsável por 70% de movimentação de cargas no país. O leilão da Codesa será o modelo para outros que estão previstos, incluindo o Porto de Santos”, afirmou o ministro. “O setor portuário é de extrema importância para a economia do país. Trabalhamos em sintonia para que o setor privado e o governo tornem esse país cada vez mais forte, e assim o Brasil siga crescendo”, completou.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 21/09/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

ME APRESENTARÁ ANÁLISE DA GESTÃO DE RISCOS DA OPERACIONALIZAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES

Evento on-line reúne gestores públicos para apresentação do estudo e elaboração de estratégias de tratamento dos riscos levantados pelos órgãos da Administração Pública federal

A Secretaria de Gestão do Ministério da Economia (Seges/ME) realizará webinar, nesta quinta-feira (22/9), para apresentar a análise da gestão de riscos da operacionalização da Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21), que entra em vigor em 1º de abril de 2023. A atividade tem por objetivo elaborar estratégias para o tratamento dos riscos já levantados pelos órgãos da Administração Pública federal, privilegiando uma gestão proativa antes da adoção da nova lei geral. O evento on-line acontece a partir das 14h30 e será transmitido pelo canal do ME no Youtube.

Os dados foram levantados com a contribuição de mais de 100 órgãos e entidades, por meio de uma ferramenta apresentada pela Secretaria de Gestão no início de setembro. As contribuições podem ser consultadas no Plano de Gestão de Riscos da Operacionalização da Nova Lei de Licitações (PGRONLL), que traz um retrato acerca dos riscos segmentados em cinco dimensões: regulamentação, sistemas, pessoas, estrutura e processos.

Durante o webinar, a equipe da Seges fará a análise dos riscos, levantará hipóteses de tratamento e orientará órgãos e entidades na operacionalização da nova lei, que será a única norma a viger, a partir de 1º de abril de 2023, como lei geral de licitações no país, substituindo os atuais normativos nº 8.666/93, nº 10.520/02 e nº 12.462/11.

Lei nº 14.133/21

A Nova Lei de Licitações e Contratos entrou em vigor em 1º de abril de 2021 e é resultado de um debate que transcorreu ao longo de oito anos no Congresso Nacional. A Lei consolida outras três, que, até então, regiam o tema no Brasil: a de nº 8.666/1993, que era a Lei Geral de Licitações e Contratos; a de nº 10.520/2002, Decreto do Pregão; e a de nº 12.462/2011, a Lei do Regime Diferenciado de Contratações. Todos esses normativos valem durante o período de transição até abril de 2023.

Em 194 artigos, a Lei nº 14.133/21 traz inovações, como a criação do Portal Nacional de Contratações Públicas, que integra todos os sistemas ou portais públicos ou privados de compras e permite que os processos de contratações públicas tenham um canal oficial para a divulgação centralizada e obrigatória. Além disso, a nova lei institui também o Sistema Eletrônico de Dispensa de Licitação, solução integrante do Compras.gov.br para a realização dos procedimentos de contratação direta de obras, bens e serviços, incluídos os serviços de engenharia.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 21/09/2022

GOV.BR É FINALISTA DO PRÊMIO IBEST PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO

Plataforma está entre as três melhores iniciativas digitais de governo na categoria nacional; em 2021, conquistou o 1º lugar pelo júri popular

O GOV.BR, plataforma de serviços e relacionamento do governo com o cidadão, está entre as três melhores iniciativas digitais de governo do Prêmio iBest, uma das mais relevantes premiações do universo digital. A plataforma é finalista, pelo segundo ano consecutivo, em categoria que reúne ainda o Pix e a Carteira Digital de Trânsito. No ano passado, o GOV.BR foi vencedor em votação pelo júri popular.

Com 137 milhões de usuários cadastrados atualmente, o GOV.BR permite o acesso do cidadão a milhares de serviços digitais, com um único usuário e senha, e facilita a obtenção de informações pela população em um canal personalizado.

Na plataforma GOV.BR, já é possível obter, por exemplo, a carteira digital de trabalho, solicitar abono salarial e seguro-desemprego, realizar transferência eletrônica de veículos, entre outros serviços públicos. O acesso aos serviços pode ser realizado pelo cidadão, a qualquer hora, pelo celular, computador, notebook ou tablet.

A votação é popular e vai até o dia 18 de outubro. Para votar no GOV.BR, é só acessar o link. Os vencedores serão revelados entre os dias 7 e 11 de novembro.

Prêmio iBest

O iBest (anteriormente Internet World Best) é um prêmio anual concedido a profissionais e empresas do mercado digital (internet, websites, redes sociais, aplicativos e similares) do Brasil. A primeira edição foi realizada em 1995 e, atualmente, a premiação é organizada pela iBest Global.

Entre milhares de competidores, apenas os três melhores do Brasil chegam até a fase do TOP 3 em cada categoria da premiação. A partir de agora, o público e a Academia iBest decidem quem serão os vencedores de 2022.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 21/09/2022

MINISTRO DA ECONOMIA AVALIA CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL DO PAÍS

Paulo Guedes falou sobre ‘Perspectivas Econômicas 2023’ na Convenção Abras 2022

Na avaliação do ministro da Economia, Paulo Guedes, os investimentos já contratados para os próximos dez anos, de R$ 907 bilhões — ou seja, quase R$ 100 bilhões anuais — devem assegurar a retomada da geração de empregos e renda para o país.

Durante palestra em convenção promovida pela Associação Brasileira dos Supermercados (Abras), o ministro elencou os projetos já confirmados em telefonia 5G, telecomunicações, mineração, gás

natural, petróleo, energia solar, eólica e hidrelétrica, além da navegação de cabotagem, portos e ferrovias.

Guedes participou remotamente do evento e citou outros pontos que indicam a manutenção de um ritmo de crescimento sustentável do país. Entre eles, o equilíbrio fiscal, com enxugamento da dívida pública; ações para a contenção dos impactos inflacionários; e a recuperação do mercado de trabalho.

O ministro disse ainda que o setor supermercadista cumpriu papel fundamental durante a pandemia da Covid-19 e colaborou com o desempenho da economia no período de impactos gerados pela crise sanitária.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 21/09/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA AVANÇA NA INTEGRAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL AO ESOCIAL

Eventos periódicos, como pagamentos e descontos sobre remuneração, passam a compor a base de dados do sistema, facilitando a prestação de informações obrigatórias pelos órgãos públicos

A Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal (SGP) do Ministério da Economia inicia uma nova etapa de integração dos cerca de 200 órgãos e entidades do Executivo federal civil ao eSocial – Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas. A medida simplificará a prestação obrigatória de informações, promoverá a substituição do preenchimento e entrega de formulários e declarações aos órgãos federais, além de melhorar a qualificação cadastral na Administração Pública federal.

Nesta nova etapa, as informações relacionadas à folha de pagamento dos órgãos e entidades federais – que contemplam dados de rendimentos e descontos sobre a remuneração dos empregados, servidores e beneficiários – passam a ser recepcionadas e a compor a base de dados do eSocial. Atualmente, a folha de pagamento da Administração direta, indireta, autárquica e fundacional é composta por cerca de 1,3 milhão de pessoas, entre servidores ativos, aposentados e pensionistas.

A funcionalidade do eSocial para recepcionar as informações dos órgãos públicos foi desenvolvida pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), em parceria com a Receita Federal do Brasil e a Subsecretaria de Inspeção do Trabalho, e atende à obrigatoriedade determinada pela Portaria Conjunta MTP/RFB/ME nº 2, de 19 de abril de 2022. Os órgãos públicos e organizações internacionais compõem o Grupo 4 de obrigados ao eSocial, que foi instituído como instrumento de unificação, padronização, validação, armazenamento e distribuição das informações fiscais, previdenciárias e trabalhistas de empresas, empregadores pessoa física (exceto domésticos), produtores rurais, órgãos públicos e organizações internacionais.

Os órgãos e entidades do Executivo federal iniciaram o processo de fornecimento dos seus dados em julho de 2021, seguindo o cronograma de implantação do eSocial. Na primeira fase, foram enviadas apenas informações de cadastros dos empregadores e tabelas. Em novembro de 2021, na segunda etapa, os entes encaminharam informações sobre os servidores e seus vínculos com os órgãos (eventos não periódicos), como admissões, afastamentos e desligamentos. O encaminhamento das informações sobre a remuneração dos servidores faz parte da terceira etapa do cronograma.

A próxima fase de implantação pelos órgãos públicos está prevista para janeiro de 2023 e contempla o envio de dados de Segurança e Saúde no Trabalho (SST).

Para mais informações sobre o eSocial, acesse a seção ***Perguntas Frequentes*** (https://www.gov.br/servidor/pt-br/acesso-a-informacao/faq/e-social/perguntas) no Portal do Servidor.

Transmissão dos dados

Recentemente, a SGP colocou em operação o módulo Gerenciador Integrador do eSocial, no Sistema de Gestão de Pessoas (Sigepe) da Administração Pública federal. A ferramenta foi desenvolvida em parceria com o Serpro para organizar e facilitar a transmissão dos dados para o eSocial.

Por meio do gerenciador, as unidades de Gestão de Pessoas da Administração visualizam a situação da transmissão das informações das bases de dados dos sistemas estruturantes de gestão de pessoal para o eSocial. Além de apresentar as informações de cada evento transmitido, o módulo traz uma visão geral e detalhada dos problemas cadastrais ou funcionais dos servidores e serve de apoio aos órgãos para qualificar os seus dados. Para uma maior eficiência no envio de dados ao eSocial, é importante que órgãos e entidades mantenham suas informações sempre atualizadas.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 21/09/2022

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO, DILEMAS E LACUNAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As várias utilizações dadas aos rios brasileiros levam a um dilema que dificulta o seu desenvolvimento: afinal, quem coordena suas atividades? Enquanto fonte de recursos hídricos para hidrelétricas, há a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e o Operador Nacional do Sistema (ONS). Como fornecedor de água para as cidades e as indústrias, a Agência Nacional de Águas (ANA). E ao ser utilizado como via de transporte hidroviário, a Agência Nacional e Transportes Aquaviários (Antaq). Mas quem tem a palavra final? Diante de uma crise hídrica, as águas de um rio devem ser preservadas para o transporte, a geração de energia ou o fornecimento de água? Chegando a um impasse, como resolvê-lo? Essa questão foi um dos pontos debatidos na última edição do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado na semana passada em Porto Velho (RO) e que reuniu executivos e autoridades do segmento, tanto regionais como federais.

No evento, foi decidido que, quando a situação envolver o transporte hidroviário, a Antaq seja a entidade única na regulação da atividade, eliminando conflitos com as demais agências com ligação com a gestão de recursos hídricos. Ou seja, em um caso onde o transporte seja afetado, deve caber à Agência Nacional de Transportes Aquaviários a sentença final.

Tal postura é estratégica para o desenvolvimento do setor, uma vez que vai garantir uma segurança jurídica ímpar para operadores e investidores desse segmento. E diante de tal potencial, cabe ao Governo garantir a supremacia da Antaq nesses casos.

As regras para a exploração de qualquer atividade econômica devem ser claras, sem brechas para dúvidas ou novas interpretações. Daí a necessidade de o Governo enfrentar o dilema envolvendo as agências regulatórias ligadas aos recursos hídricos e deixar determinado o papel de protagonista da Antaq quando o transporte de cargas estiver envolvido. As hidrovias demandam ações para impulsionar seu crescimento e um passo importante - e sensato - é estabelecer a Antaq como a autoridade primeira nesse setor.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FERROVIAS

A operadora ferroviária e logística VLI pretende construir trechos ferroviários com mais de 200 quilômetros de extensão na Bahia, em um investimento de R$ 5 bilhões. As estradas de ferro vão ligar as cidades de Correntina a Arrojolândia e Barreiras a Luís Eduardo Magalhães, polo agrícola de destaque no estado. Com esses traçados, vão conectar os trechos I e II da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), facilitando o escoamento da produção agrícola pelo Porto de Ilhéus (BA). Os empreendimentos foram anunciados ontem, dia 20, quando a empresa comunicou que protocolou os pedidos de autorização das duas linhas na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

NORONHA 1

O Governo de Pernambuco abriu nessa terça-feira, dia 20, o processo de licitação para a nova concessão do Aeroporto Governador Carlos Wilson, na ilha de Fernando de Noronha. O edital da concorrência foi publicado na edição de ontem do Diário Oficial do Estado. A instalação é administrada pela Dix Empreendimentos, cuja concessão foi iniciada há uma década e terminará no final deste ano. A futura administradora do aeroporto será responsável por sua manutenção, exploração e expansão nos próximos 25 anos. Entre as obras previstas está a ampliação do terminal de passageiros e do estacionamento. As propostas das empresas interessadas devem ser apresentadas até o próximo dia 22 de novembro. O valor mínimo da outorga é de R$ 889.452,70.

NORONHA 2

Com 1,12 quilômetro quadrado de área, o aeroporto conta com um terminal de passageiros com 1.050 metros quadrados. Atualmente, duas empresas aéreas operam no local, a Gol e a Azul, com voos partindo de Recife (PE), Natal (RN) e Campinas (SP).

GREVE

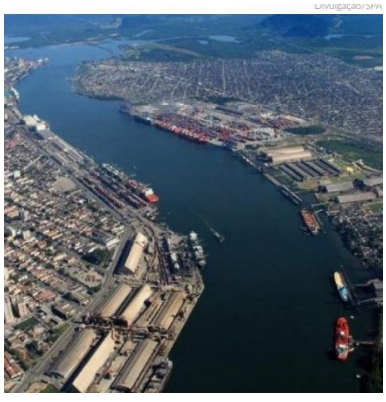
Os estivadores do Porto de Liverpool, no Reino Unido, deram início nessa terça-feira, dia 20, a uma paralisação de duas semanas. A greve é um protesto contra a política de arrocho salarial da Mersey Docks and Harbour Company, parte da Peel Ports, uma das cinco companhias que administram portos no país e na Irlanda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

REGIÃO SUDESTE - PRAZO INSUFICIENTE AMEAÇA DESESTATIZAÇÃO DE SANTOS ESTE ANO

Governo Federal terá que contar com boa vontade de todos os ministros para que o processo possa ser liberado no fim de novembro

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O Governo trabalha para entregar toda a documentação e a modelagem da privatização do Porto de Santos sem falhas

Os planos do Ministério da Infraestrutura (Minfra) para a desestatização do Porto de Santos (SP) ainda este ano estão ameaçados. Conforme apurou o BE News, técnicos do Tribunal de Contas da União (TCU) temem que, apesar dos esforços da pasta federal, não haja tempo suficiente para concluir todas as avaliações dos documentos e do projeto de privatização e ainda realizar o leilão de concessão até o final de dezembro. Nos corredores da Corte, a expectava é que a decisão final liberando a desestatização fique para 2023.

De acordo com fontes que acompanham o processo de desestatização do principal porto do Brasil, a documentação oficial do Ministério da Infraestrutura para o projeto ainda não chegou ao Tribunal. E há rumores no tribunal de que a própria modelagem ainda não está definida.

Para respeitar o prazo pedido pelo Minfra, o TCU terá de reduzir intensamente seus tempos. A Instrução Normativa da Corte que trata de privatizações estabelece o período de até 120 dias para que o órgão examine a documentação e a modelagem. Portanto, se o processo fosse enviado ainda esta semana e não houvesse a necessidade de novas documentações, o relator da proposta, ministro Bruno Dantas, poderia apresentar o processo até o final de fevereiro de 2023.

Se os prazos fossem cortados pela metade, o processo de desestatização de Santos entraria para análise do plenário do TCU no fim de novembro. E, nessa etapa, há sempre o risco de algum ministro pedir vistas do processo, algo normal dentro do órgão.

Vale lembrar que o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, vem tendo conversas constantes com Dantas para acelerar o processo. O titular da pasta afirmou recentemente que já entregou informalmente os estudos e a minuta de edital ao relator. E tem afirmado ser possível, apesar da falta de prazo, obter a liberação do TCU a tempo de realizar o leilão de concessão do Porto de Santos na segunda quinzena de dezembro.

Em entrevista publicada na última segunda-feira, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, afirmou que o a pasta vem tendo conversas diretas com o TCU para que o processo seja acelerado.

Ele admitiu que existem incertezas quanto à realização da desestatização do porto ainda neste ano. Contudo, o governo seguirá tentando junto ao tribunal para que o processo aconteça na segunda quinzena de dezembro.

Ações
O fato é que o governo realmente está trabalhando para que os documentos sejam entregues sem a necessidade de envios de novos materiais. O caso mais recente trata da revisão da área do Porto Organizado de Santos.

A decisão partiu do próprio Ministério da Infraestrutura, justamente temendo contestações dentro do TCU. Isso porque em janeiro foi ampliada a área da poligonal de 8 mil metros quadrados para cerca de 15 mil. A alteração não contou com a realização de audiência pública sobre a extensão da área nem foi definido quem seria afetado. Na nova revisão, ocorrida em agosto, o governo propôs sete alterações dentro da poligonal do porto. Três diretamente relacionadas a Terminais de Uso Privado (TUPs), além de exclusões e ajustes em área no cais santista.

Contudo, a exclusão mais importante trata das Ilhas de Bagres e do Largo do Caneu, na margem esquerda do porto. Juntas, as duas áreas correspondem a aproximadamente 6 km². A tendência é que o resultado da audiência seja liberado nas próximas semanas.

Na sexta-feira, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) encerrará o seu período de contribuição para finalizar a modelagem de desestatização da SPA. O banco trabalha para que os documentos sejam encaminhados ao Minfra já na próxima semana.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

REGIÃO SUDESTE - RECEITA E POLÍCIA FEDERAL APREENDEM 772 KG DE COCAÍNA NO PORTO DE SANTOS

Droga estava oculta em um carregamento de café destinado ao Porto de Antuérpia, na Bélgica
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A Receita Federal e a Polícia Federal apreenderam 772 kg de cocaína no Porto de Santos (SP), na manhã de ontem. A droga estava oculta em um carregamento de café, destinado ao Porto de Antuérpia, na Bélgica.

O entorpecente foi localizado por um cão de faro da Receita Federal durante a inspeção da carga. Tratava-se de um carregamento de 640 sacas de café, totalizando 38 toneladas. Os tabletes de cocaína foram encontrados em 30 sacas.

A perícia e a investigação ficarão a cargo da Polícia Federal, que instaurou inquérito para elucidar o caso. 4 t em agosto.

A última apreensão de cocaína no Porto de Santos ocorreu no dia 22 de agosto, quando Receita Federal, Polícia Federal, Comandos e Operações Especiais (COE) da Polícia Militar de São Paulo e Marinha do Brasil localizaram 141,68 kg da droga ocultos no casco de um navio. A embarcação carregou açúcar destinada à Nigéria.

Foi a terceira vez em uma semana, que os agentes encontraram o entorpecente no casco de um navio graneleiro.

Cinco fardos de cocaína foram retirados do sea chest do navio, compartimento localizado no casco, abaixo da linha de flutuação, destinado ao suprimento de água do mar para resfriamento e outras funções. Esse compartimento só pode ser acessado por mergulhadores.

Nos dias 16 e 17 daquele mês, as equipes retiraram 95,83 kg de cocaína do sea chest de um navio graneleiro que tinha como destino a Itália. Já no dia 21 foram apreendidos 52,17 kg da droga, de uma embarcação carregada com farelo de soja, que tinha como destino o Porto de Amsterdã, na Holanda.

Ao todo, no mês de agosto, foram apreendidos 4.050,68 kg de cocaína, segundo a Receita Federal.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

REGIÃO NORTE - DIRETOR DO SOPESP DESTACA TRANSPORTE SUSTENTÁVEL DE CARGAS NO ARCO AMAZÔNICO

Durante o Programa ZR News, Ricardo Molitzas, falou sobre o assunto, que foi uma das pautas do Norte Export
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

Molitzas destacou o potencial do Arco Norte para o transporte de cargas por hidrovias e a necessidade de investimentos

O GRANDE DESAFIO DAQUELA REGIÃO É FAZER COM QUE UM RIO NAVEGÁVEL SE TRANSFORME EM UMA HIDROVIA, COM TODAS AS REGRAS, SINALIZAÇÃO, DRAGAGEM E RETIRADA DOS PONTOS DE LIMITAÇÃO"

RICARDO MOLITZAS
diretor-executivo do Sopesp e presidente do Conselho do Santos Export

O setor portuário no Arco Amazônico (também conhecido como Arco Norte) tem um potencial natural de sustentabilidade no transporte de cargas devido aos rios navegáveis da Bacia Amazônica, entre eles o Madeira, uma das principais rotas de escoamento de produtos na região. Porém, o Arco Amazônico é deficitário em infraestrutura hidroviária.

O potencial hidroviário da Região Norte foi observado pelo diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, em entrevista ao Quadro do Brasil Export, do Programa ZR News, na manhã de ontem. O programa é comandado pelo jornalista Zerri Torquato e transmitido ao vivo pela Rádio Santa Cecília FM – 107.7, no Youtube e no portal BE News.

Molitzas teve a oportunidade de conhecer a região — como ele mesmo disse —, nos últimos dias 12 e 13, durante o Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O encontro do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária foi realizado na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO). “É uma região que tem muito potencial, oportunidades, e as discussões, lá, foram muito profundas”, comentou.

“O grande desafio daquela região é fazer com que um rio navegável se transforme em uma hidrovia, com todas as regras, sinalização, dragagem e retirada dos pontos de limitação”, disse ele.

No âmbito da agenda ESG, Molitzas destacou a vocação local para o transporte de cargas sustentável. “O transporte hidroviário em si, já é sustentável, ‘amigável’ ao meio ambiente”, afirmou.

O diretor-executivo do Sopesp observou ainda a integração entre meio-ambiente e atividade portuária em Rondônia. “Há terminais instalados à margem do rio que estão ao lado de áreas verdes. Vi operações de granel sólido, vegetal, também de líquidos e distribuição de combustíveis. O Brasil Export tem dado a oportunidade de conhecer as realidades de vários locais do país”, salientou.

Voltando a falar sobre a necessidade de infraestrutura hidroviária na região, Molitzas frisou a importância da continuidade do trabalho desenvolvido pelo Ministério da Infraestrutura. “Este trabalho precisa ter continuidade, transformando os rios navegáveis em hidrovias, trazendo a infraestrutura a serviço do nosso País, da nossa economia”, concluiu.

Presença feminina no Porto

Convidada do programa, a gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice Dupuy, que integra o Conselho Feminino do Brasil Export, destacou a relevância do fórum ao reunir profissionais e fomentar discussões sobre o aumento da participação das mulheres no setor portuário. “É importante porque reúne ação e conhecimento”, disse Béatrice.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

REGIÃO SUDESTE - ANTT APROVA DOCUMENTOS PARA CONCESSÃO DA BR-381/MG

Expectava do governo é de que leilão aconteça em dezembro

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou a minuta do Plano de Outorga da concessão da BR381/MG. A aprovação aconteceu durante a reunião de diretoria da autarquia realizada ontem.

Os documentos serão publicados somente após a aprovação do Ministério da Infraestrutura. Ao todo, foram 568 protocolos analisados pela equipe técnica da ANTT. A expectava do governo é de que o leilão de concessão da BR381/MG acontecerá em dezembro deste ano.

O trecho tem início em Belo Horizonte, no entroncamento com a BR-262/MG (para Sabará) até o entroncamento com a BR-116/MG (Governador Valadares), com extensão de 304 km.

A rodovia é considerada central de um sistema rodoviário de interligação entre os polos de consumo dos municípios de Governador Valadares e Belo Horizonte. Pelo trecho circulam produtos agrícolas, pecuários, de mineração e industriais.

O projeto foi remodelado e desmembrado pela ANTT no início do mês passado, após o governo decidir desmembrar as rodovias BR-381/MG e BR262/MG-ES do projeto de concessão das rodovias entre os estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

A decisão de separar as duas rodovias se deu pelo fracasso do leilão ocorrido em 25 de fevereiro. Na época, a agência reguladora decidiu cancelar o leilão nove dias antes devido à falta de interessados.

Contudo, as premissas e inovações do projeto original foram mandas, como as diretrizes iniciais dos documentos jurídicos. Somente complementações ao projeto original e alterações específicas a respeito do trecho foram realizadas.

As principais mudanças foram nos investimentos e a otimização dos estudos. Além disso, a tarifa de pedágio pro posta foi reduzida em 12,41%. Com relação às melhorias, foram adicionadas algumas obras no Programa de Exploração Rodoviária (PER).

estabilização de taludes na BR-381/MG
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

Também foram realizados alguns ajustes relacionados às obras de estabilização de taludes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Trans portes (Dnit), nas implantações de rotatórias alongadas, mudança de localização da interseção do km 431,94 e ajuste no quantitativo relacionado à iluminação de curvas côncavas.

A ANTT adicionou novas obras no Programa de Exploração Rodoviária e ajustes relacionados às obras de

ESPECIAL NORTE ESPORT LOGÍSTICA - ARCO AMAZÔNICO, UM NOVO CORREDOR DE IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Volume movimentado no primeiro semestre de 2022 pelos portos da região foi 39% maior do que no mesmo período de 2021
Por VANESSA PIMENTEL ***vanessa@portalbenews.com.br***

O "novo caminho logístico" para receber fertilizantes foi debatido no painel "Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte"

O volume de fertilizantes movimentados pelos principais portos do Arco Amazônico - Santarém e Belém (PA), Itaqui (MA), e Salvador (BA) – no primeiro semestre deste ano praticamente dobrou em relação ao mesmo período do ano passado. Foram 4,4 milhões de toneladas de adubos entre janeiro e junho deste ano, quantidade que corresponde a 25% de todas as importações do País no

período, e é 39% maior do que o registrado nos mesmos meses de 2021, segundo dados da plataforma do Governo Federal, Comex Stat.

O cenário tem animado os operadores portuários que atuam no território, entre eles, Renato Freitas, superintendente da Transglobal, que acredita que a região Norte é a que mais vai crescer logisticamente no país, não só na exportação de soja e milho, mas principalmente como alternava para um novo corredor de importação de fertilizantes.

Ele foi um dos participantes do painel “Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte”, exposto no Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO), nos dias 12 e 13 deste mês.

“Estamos crescendo na importação de fertilizantes, oferecendo um novo caminho logístico para receber este produto”, destacou Renato, explicando que entre as operações para este po de movimentação está a ‘carga de retorno’.

Nessa modalidade, as barcaças que chegam aos portos trazendo milho e soja para exportação, são utilizadas também para o transporte do adubo em suas viagens de retorno até as zonas de produção agrícola.

Além da infraestrutura dos portos do Arco Amazônico (popularmente conhecido como Arco Norte) para movimentar grandes volumes do produto e localização estratégica, o cultivo de grãos na região de Matopiba, formada pelos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, é um dos responsáveis por esta nova possibilidade que se apresenta ao Norte brasileiro.

A safra de grãos de Matopiba deve encerrar 2022 com um acréscimo de 17%, e uma colheita recorde de 28 milhões de toneladas, de acordo com dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). A soja, principal produto da safra do Nordeste, representa mais da metade da colheita, com mais de 14 milhões de toneladas.

De olho nas projeções, os portos da região Norte e Nordeste têm anunciado investimentos que visam abarcar a exportação desses grãos.

No Porto do Itaqui, por exemplo, a Companhia Portuária Operadora do Itaqui (Copi), líder nas importações de adubos via porto maranhense, vai ampliar sua atuação com a inauguração, prevista para o mês que vem, de um projeto em parceria com a empresa logística VLI.

São obras que envolvem a adaptação da estrutura portuária para carregar vagões com adubos e enviá-los para o Terminal Integrador de Palmeiante (TO), da VLI, num investimento de R$ 300 milhões.

O Porto de Suape (PE) também quer começar a exportar os grãos de Matopiba e a operação deve ser iniciada quando o consórcio SUA Granéis, que arrematou o Terminal de Granéis Sólidos do complexo em março deste ano, efe- var as operações.

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Markeng de Eventos. A programação, que foi transmitida pelo portal BE News, está disponível no canal do Brasil Export, no Youtube.

Super Terminais prevê capacidade operacional 25% maior em 2023

Participante do painel, Marcello Di Gregorio, diretor da Super Terminais, empreendimento instalado no Porto de Manaus há 25 anos, destacou investimentos feitos pela empresa na ordem de R$ 260

milhões em compra de equipamentos, obras de ampliação e sistemas de informação. “Fizemos o maior investimento da história do terminal”, comemorou.

Inclusive, no último dia 14, o terminal recebeu três guindastes elétricos e um terminal tractor, equipamentos que permitirão aumentar a capacidade operacional do avo em 25% já no início do ano que vem.

Os três guindastes MHC Super Post Panamax têm alcance de lança de 64 metros, capaz de alcançar 19 rows, e são os mais modernos do Brasil. O Super Terminais será o primeiro terminal do mundo a operar com esse tipo de máquina.

Em relação aos sistemas, a empresa apostou em um novo TOS – Terminal Operang System, software de solução em tempo real que irá automatizar o planejamento e os principais processos operacionais. Além de aumentar a produtividade e a eficiência operacional do terminal, o TOS possibilita uma melhor integração com seus públicos principais – armadores, exportadores, importadores, tanto de longo curso quanto de cabotagem, transportadoras e autoridades.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

ESPECIAL NORTE ESPORT PORTOS - OPERAÇÃO SHIP-TO-SHIP ESTÁ CONSOLIDADA NO PARÁ, DIZ PRESIDENTE DA CDP

Modalidade permite a transferência de cargas de um navio para outro sem a necessidade de estrutura em terra
Por VANESSA PIMENTEL ***vanessa@portalbenews.com.br***

Segundo Eduardo Bezerra, só neste ano já foram operadas 1 milhão e 200 mil toneladas, entre milho e soja, na área de fundeio do Porto de Vila do Conde

A operação ship-to-ship – em que a transferência de cargas ocorre de um navio diretamente para o outro, sem passar por qualquer estrutura em terra – está consolidada nos portos do Pará, e se mostra como alternava viável para vencer as restrições de calado impostas pelos rios da região Norte, de acordo com Eduardo Bezerra, presidente da Companhia Docas do Pará (CDP).

Ele falou sobre o tema durante o painel “Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte”, exposto no Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO), nos dias 12 e 13 deste mês.

Segundo Bezerra, só neste ano já foram operadas 1 milhão e 200 mil toneladas, entre milho e soja, na área de fundeio do Porto de Vila do Conde, em Barcarena. “A operação já está legalizada por todos os órgãos competentes, então é preciso enaltecer aqui os operadores portuários que acreditam e buscam novas soluções e o poder público que, junto à Autoridade Portuária, Marítima, Praticagem do Brasil e Receita Federal, permitiram consolidar a operação ship-to-ship na região”, explicou.

Bezerra destacou ainda a recente inauguração de uma nova operação de transbordo de granel sólido e gás no Porto de Santarém, também realizada na área de fundeio do complexo, devido às restrições operacionais do local, que não permitem navios com mais de 50 mil DWT (soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança), e são limitadas pela medida de LOAda embarcação(comprimento).

“Com a operação na área de fundeio nos afastamos as restrições de LOA e de porte bruto das embarcações. É satisfatório viver este momento e oportunizar que novos negócios se realizem na região Norte do Brasil”, disse o presidente da Docas do Pará.

A área de fundeio é um local previamente aprovado e regulamentado pela autoridade marítima em determinado ponto do rio, onde a embarcação lança âncora e realiza o embarque e desembarque de cargas diretamente entre navios, sem a necessidade de atracação no cais, é o desembarque “água a água”.

Questionado sobre a regulamentação necessária para esses novos formatos operacionais, já que esta é a ferramenta que oferece segurança jurídica aos players e permite a atração de novos investimentos, Eduardo disse que o tema ainda carece de uma regulação mais apropriada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“A Antaq nos sinalizou que o contrato de uso temporário é a ferramenta adequada a ser associada a este tipo de operação, até o momento”, explicou o presidente, ressaltando que “todos os critérios sugeridos pela Companhia Docas já foram submetidos à agência há cerca de dois meses e estamos esperando o retorno dela para que, a partir disso, possamos celebrar os contratos com os players que querem investir e que acreditam no potencial dessa modalidade de negócio”.

COM A OPERAÇÃO NA ÁREA DE FUNDEIO NÓS AFASTAMOS AS RESTRIÇÕES DE LOA E DE PORTE BRUTO DAS EMBARCAÇÕES. É SATISFATÓRIO VIVER ESTE MOMENTO E OPORTUNIZAR QUE NOVOS NEGÓCIOS SE REALIZEM NA REGIÃO NORTE DO BRASIL”

EDUARDO BEZERRA
presidente da Docas do Pará

Nova operação em Santarém
Lançada em abril deste ano, as orientações para a operação de transbordo de granel sólido na área de fundeio do Porto de Santarém estão dispostas no site da Companhia Docas do Pará (CDP).

A operação de transbordo pode ser realizada com o navio fundeado (ancorado) em coordenada geográfica estabelecida e com barcaças amarradas a Avenilson Trindade, secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico de Rondônia, afirmou que é urgente a necessidade de investimentos na infraestrutura do Porto de Porto Velho, que está depreciada e com equipamentos ultrapassados para atender à demanda atual.

Segundo ele, conseguir recursos para fazer as obras necessárias no complexo é o maior desafio da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), estatal que administra o ativo.

O cenário pouco atraente, de acordo com Avenilson, tem levado algumas empresas a procurarem os portos privados da região, o que reduz ainda mais a atuação do porto público de Porto Velho.

“Para que o nosso porto se torne competitivo precisamos melhorar a infraestrutura. Como não avançamos nessa frente, ela está depreciada, com equipamentos obsoletos que não acompanham a demanda do mercado, que hoje já se modificou. Já os portos privados são mais novos, mais ágeis, com mais equipamentos e acabam ganhando a preferência de quem movimenta cargas pela região Norte”, analisou o secretário.

Para tentar reverter a situação, ele explicou que a SOPH tem trabalhado na remodelação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Porto Velho, que tem áreas para ser ampliado, bem como um novo modelo de atuação da estatal, que visa a viabilidade econômica e financeira do órgão e pode ser um atrativo para novos players que queiram atuar no complexo.

O complexo de Porto Velho é uma das principais vias de escoamento da safra dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Opera principalmente granéis líquidos, sólidos, madeira e algodão, cargas que têm, quase sempre, a Europa, Ásia, América do Norte e Japão como destinos finais.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

ESPECIAL NORTE ESPORT EFICIÊNCIA - ESCOAMENTO DE CARGA DO AGRO PELO ARCO AMAZÔNICO TRIPLICA EM 10 ANOS

Embarques de produtos pelos portos da região aumentaram de 10% para 32%, entre 2010 e 2021
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Segundo Alessandro Reichert, a participação do Arco Amazônico aumentou, pois houve um crescimento considerável na produção

O escoamento da carga de exportação do agronegócio pelos portos do Arco Amazônico (também conhecido como Arco Norte) triplicou em dez anos e o fomento ao modal hidroviário para o transporte dos produtos, além de sustentável, reduziria custos e se reverteria em competitividade à região Amazônica. É o que apontam os estudos feitos pela Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), do Governo Federal, e que foram apresentados durante o Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado nos dias 12 e 13 deste mês, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

“De 2010 a 2021, a gente teve um crescimento de participação dos portos da região Norte de 10% para 32%. Agente triplicou a participação dos portos do Arco Norte em relação ao que era feito anteriormente, que basicamente só tinha um caminho para escoamento da safra, sobretudo, para exportação, que era por meio de Santos, Paranaguá ou portos do Sul”, apontou o diretor de Planejamento da EPL, Alessandro Reichert, durante a sua apresentação no painel “Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária”.

Para o representante da EPL, os números apontam para uma tendência de crescimento do Arco Amazônico como rota de escoamento de safra para exportação e o aproveitamento de hidrovias — corredor logístico natural da região — se reverteria em impactos positivos. “O hidroviário é mais barato, menos oneroso do que o rodoviário. No estudo de caso que envolveria o transporte hidroviário numa extensão de 900 quilômetros, a gente tem um custo de transporte muito menor por tonelada, considerando o escoamento pelo Arco Norte”, destacou.

Segundo Reichert, a participação do Arco Amazônico aumentou, pois “houve um crescimento considerável na produção de grãos nessa região nos últimos anos: de 200 milhões de toneladas em 2016 para 230 milhões em 2021”.

Para atender à demanda, o Governo Federal vem elaborando uma série de ações e investimentos para ampliar a oferta de escoamento como “ampliação dos portos de São Luís (MA), Santarém (PA) e Itaituba (PA), e a modernização do Porto de Porto Velho (RO)”.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

ESPECIAL NORTE ESPORT DESENVOLVIMENTO - RONDÔNIA LISTA PRIORIDADES PARA PLANO DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE

Estudo feito pela EPL em parceria com o governo estadual identificará necessidades do setor produtivo em infraestrutura

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

"Essa parceria com o Governo do Estado é assertiva e importante para que Rondônia consiga atrair investimentos", afirmou o diretor-presidente da SOPH, Fernando César Parente

As prioridades e as necessidades em infraestrutura de Rondônia deverão ser identificadas até o final deste ano e constarão no Plano Estadual de Logística e Transporte (PELTRO), previsto para ser publicado em maio de 2023.

O PELT-RO está em fase inicial de elaboração pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Governo Federal, e é um trabalho conjunto com o Governo de Rondônia.

"A gente tem do agendas muito produtivas com a equipe de governo (Rondônia), e que remos estender essas conversas ao setor produtivo, ao setor do agro e da indústria, para que a gente possa, de fato, identificar quais são as prioridades e necessidades. A ideia é já ter um diagnóstico completo até o final deste ano", afirmou o diretor de Planejamento da EPL, Alessandro Reichert, no Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. O evento foi realizado nos dias 12 e 13 deste mês, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO).

"Acredito que até o final do ano teremos elementos robustos para poder discutir com toda a sociedade, com o setor produtivo, em relação ao diagnóstico que está sendo elaborado pela EPL em parceria com o Governo do Estado", reiterou o representante da estatal durante o painel "Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária".

Segundo Reichert, conforme cronograma pactuado com o Estado, o PELT-RO será publicado em oito meses. "É um trabalho que vai ser publicado em maio de 2023, mas, até março, a gente consegue fazer a entrega para validação", informou.

Reichert assegurou que o plano de logística e transporte de Rondônia está sendo forjado nos mesmos moldes dos projetos de infraestrutura do Governo Federal. "A ideia é alinhar os investimentos estaduais com os federais, lembrando que a gente utiliza a mesma modelagem do nosso instrumento de planejamento", enfatizou.

Para o diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), Fernando César Parente, o PELT-RO contribuirá para o desenvolvimento econômico do estado. "Vale ressaltar que o PELT nos traz uma possibilidade de reestruturação, de uma infraestrutura que seja atraente para o setor privado. Essa parceria com o Governo do Estado é assertiva e importante para que Rondônia consiga atrair investimentos", afirmou Parente.

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária e foi realizado pela Una Markeng de Eventos

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

ESPECIAL NORTE ESPORT DEBATE - CARTA DEFENDE ANTAQ COMO ÚNICA REGULADORA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DE CARGAS

Proposta eliminaria conflitos com as demais agências que têm ligação com a gestão de recursos hídricos

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

A carta foi lida pelo presidente do conselho do Norte Export e presidente da Fenop, Sérgio Aquino

A carta de encerramento do Norte Export, documento que reúne os principais tópicos que nortearão os trabalhos do Fórum pelos próximos anos, defendeu que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) seja a única entidade responsável pela regulação do transporte hidroviário de cargas, o que poderia eliminar os conflitos com as demais agências reguladoras que têm ligação com a gestão de recursos hídricos.

A carta destacou também temas como: comunicar melhor e com ênfase mais adequada às oportunidades de desenvolvimento para atração de investimentos na região Norte; a ampliação de malhas e conexões rodoviárias e ferroviárias a partir de investimentos privados; um diálogo melhor entre os estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui (MA), que faz parte do Arco Amazônico, entre outros.

O documento foi lido pelo presidente do conselho do Norte Export, Sérgio Aquino, que também é presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

O Norte Export debateu temas que tratam das peculiaridades e características da região, os desafios da navegação fluvial, novas possibilidades de negócios, entre outros. Contou também com a presença de autoridades do setor, como Flavia Takafashi, diretora da Antaq, e Dino Basta, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.

A edição de 2023 do Norte Export já está marcada: será na sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

Confira todos os tópicos da carta do Norte Export 2022:

> Unir os conselheiros regionais em prol da criação de uma Política Nacional Hidroviária, um projeto de Estado, e não de governos, com os necessários desdobramentos locais;

> Defender que a Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, seja a entidade única na regulação do transporte hidroviário de cargas, eliminando os conflitos com as demais agências reguladoras que têm ligação com a gestão de recursos hídricos;

> Transformar parte dos espelhos da água e de rios da região Norte efetivamente em vias navegáveis, a partir de diretrizes estratégicas e de acordo com a viabilidade econômica de cada trecho;

> Cobrar regras claras e agilidade para os casos de concessão de corredores logísticos envolvendo trechos de mais um modal de transporte;

> Ampliar malhas e conexões rodoviárias e ferroviárias a partir de investimentos privados, dentro de uma política de desenvolvimento sustentável e de distribuição de riquezas entre a população do Arco Amazônico;

> Comunicar melhor e com ênfase mais adequada as oportunidades de desenvolvimento para atração de investimentos na região Norte e também para a sociedade em geral, utilizando também as ferramentas de comunicação do Brasil Export e de seus regionais;

> Melhorar o diálogo dos estados do Norte com a produção do Centro-Oeste e com o Porto do Itaqui, no Maranhão, que faz parte do Arco Amazônico. No caso de Rondônia e dos estados mais ao oeste do País, desenvolver diálogo permanente com Peru e Bolívia;

> Integração do sistema elétrico com a bacia hidroviária da região Norte, de modo que as barreiras físicas criadas a partir da construção de hidrelétricas contemplem eclusas e não se transformem em impedimentos para a navegação;

> Cobrar dos agentes fiscalizadores do meio ambiente que se alinhem com as pautas da navegação sustentável e trabalhem para evitar o lançamento desordenado de troncos nos rios da região Norte.

Brasil Export anuncia criação de Conselhos Estaduais

O Brasil Export, responsável pelos fóruns regionais, anunciou também a criação de conselhos estaduais, que assim como toda a estrutura do Fórum, serão permanentes para que questões relevantes às demandas estaduais relacionadas à logística e infraestrutura possam ser trabalhadas durante o ano inteiro.

Para inaugurar a proposta, o primeiro conselho criado foi o Rondônia Export, estado que recebeu a edição 2022 do Norte Export. O anúncio foi feito por Sérgio Aquino, em nome do CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, pouco antes de ler a carta de encerramento do evento.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM RONDÔNIA DEVE CRESCER 18% ATÉ 2035

Esmava para o Estado feita pelo Plano Nacional de Logística foi destaque no Norte Export
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A movimentação de carga em Rondônia deve crescer 18% entre 2021 e 2035, segundo aponta o Plano Nacional de Logística (PNL), do Governo Federal. A esmava foi apontada pelo diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), Alessandro Reichert, durante sua apresentação no painel: “Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária”, do Norte Export. “A gente vê que o crescimento do agronegócio é expressivo durante esse período. Constatamos também um crescimento muito grande de carga geral”, afirmou Reichert complementando que esse cenário indica a diversificação da economia de Rondônia. “(O Estado) É movido pelo agro, mas também pela indústria e setor de serviços. Isso mostra o potencial que a região tem”. Ainda segundo ele, o PNL 2035 identificou empreendimentos estratégicos que demandam investimentos, começando por cinco aeroportos regionais: Ariquemes, Cacoal, Guajará Mirim, Ji-Paraná e Vilhena.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 21/09/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PROJETO DESONERA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA DE IMPOSTOS FEDERAIS

Informações: Agência Porto (21 de setembro de 2022)

O Projeto de Lei 2294/22 estabelece desonerações de tributos federais na venda no mercado interno e na importação de veículos ferroviários, bem como de equipamentos usados em sua fabricação e manutenção.

Pelo texto, ficam zeradas as cobranças do PIS/Pasep, da Cofins e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre trens, locomotivas, vagões, de carga ou de passageiros, além de peças e máquinas usadas no modal ferroviário.

Segundo o autor, deputado Felício Laterça (PP-RJ), o objetivo é garantir à indústria ferroviária nacional igualdade de condições para concorrer com fabricantes estrangeiros.

“Em suas nações, essas indústrias adquirem sua matéria prima a preços favorecidos por benefícios fiscais, enquanto as empresas brasileiras são pesadamente oneradas com a carga tributária”, frisou o parlamentar.

Tramitação

A proposta que tramita em caráter conclusivo será analisada pelas comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/09/2022

CANAL DE SUEZ AUMENTA TAXAS DE PEDÁGIO

Informações: Port Technology (21 de setembro de 2022)

A Autoridade do Canal de Suez (SCA) aumentará seus pedágios de trânsito a partir de janeiro do próximo ano. Imagem: Port Technology

O almirante Ossama Rabiee, presidente e diretor administrativo da SCA, anunciou na semana passada que a autoridade aumentará os pedágios de trânsito para todos os tipos de embarcações em 15% durante 2023.

O aumento é de 10% para navios graneleiros e navios de cruzeiro.

Rabiee disse que o aumento de pedágio mantém-se atualizado com as taxas diárias de afretamento cada vez maiores para a maioria dos tipos de embarcações.

As taxas diárias de afretamento de navios petroleiros aumentaram em média 88% em comparação com as taxas médias de 2021 e um aumento de 11% nas taxas médias diárias de afretamento de navios de transporte de GNL em comparação com 2021.

Em outros lugares, o Conselho de Ministros da República do Panamá aprovou uma nova estrutura de pedágio para o Canal do Panamá, que será aplicada a partir de janeiro de 2023.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/09/2022

PORTO DE HOUSTON ESTUDA MEDIDAS DE PERMANÊNCIA PARA LIDAR COM VOLUMES RECORDES

Informações: Port Technology (21 de setembro de 2022)

O Porto de Houston estabeleceu outro recorde de volumes de contêineres em seus terminais, com os tempos de permanência dobrando à medida que o porto luta para acompanhar o ritmo. Imagem: Port Technology

O volume total de contêineres em agosto atingiu 382.842 TEU, um aumento de 20% em relação ao mesmo mês do ano passado e um aumento de 47.476 TEU em relação a maio de 2022 – o melhor mês do porto para contêineres .

As importações de contêineres carregados atingiram 180.132 TEU, um aumento de 13% em relação ao ano anterior.

No total, o Porto de Houston movimentou 2,6 milhões de TEU até o momento, um aumento de 17% em relação aos números recordes do ano passado .

O Global Port Tracker da National Retail Federation informou recentemente que o crescimento do porto está superando o de qualquer outro porto importante nos EUA , já que o volume de importação no porto subiu 21% até julho e apenas 4% no país.

“A Port Houston está comprometida em enfrentar o desafio da demanda histórica de carga e fornecer um gateway vital e econômico para a carga marítima da América”, disse Roger Guenther, Diretor Executivo da Port Houston.

“Estamos investindo em pessoas e infraestrutura para atender às necessidades de nossos clientes. Estamos acelerando o desenvolvimento do espaço de pátio de contêineres e cais e estamos adicionando equipamentos como guindastes de navio para terra e guindastes de pórtico com pneus de borracha para manter a eficiência à medida que expandimos a capacidade do terminal.”

No entanto, com mais contêineres de importação entrando no porto, os tempos de permanência em média dobraram nos terminais Bayport e Barbours Cut – agora em seis dias em comparação com dois ou três no passado, conforme relatado pela autoridade portuária.

Autoridades portuárias disseram que estão explorando uma taxa de permanência excessiva alavancada em contêineres que permanecem no terminal por mais tempo do que o tempo livre descrito na tarifa.

“Estamos pedindo aos nossos clientes que aproveitem essas horas adicionais de serviço aos sábados, retirem seus contêineres rapidamente e considerem a adaptação de procedimentos para trabalhar conosco em direção ao objetivo final comum de eficiência em toda a cadeia de suprimentos”, disse Guenther.

O Port Houston costuma anunciar sua parceria com a Shell para explorar os principais projetos de energia, mobilidade e descarbonização a serem implementados nos terminais do porto .

Sob a parceria, as partes identificarão novas oportunidades de tecnologia e infraestrutura para uma redução significativa de emissões no porto.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/09/2022

REGULAMENTAÇÃO DOS OPERADORES LOGÍSTICOS INTEGRA PROPOSTAS PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL

Informações: Guia Marítimo (21 de setembro de 2022)

Pela primeira vez, a criação de um marco regulatório para os Operadores Logísticos integra as propostas elaboradas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) para garantir o desenvolvimento socioeconômico do Brasil. A iniciativa atende o pedido da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL), que busca ampliar a visibilidade do setor, garantindo mais segurança jurídica e atratividade ao ambiente de negócios. Atualmente, a regulamentação da atividade está sendo proposta no Congresso Nacional por meio do Projeto de Lei 3757/2020.

A instituição da figura do Operador Logístico é mencionada nas páginas 20 e 21 da terceira edição da publicação “O transporte move o Brasil – Propostas da CNT ao País”. No texto entregue aos candidatos à Presidência da República, a Confederação apresenta sugestões para a estruturação dos planos de governo e identifica as necessidades do transporte em âmbito nacional, oferecendo soluções para a manutenção da competitividade do setor.

“O OL ou “3PL (Third-Party Logistics Provider)”, como é conhecido o Operador Logístico internacionalmente, tem um papel fundamental e imprescindível na cadeia produtiva e de abastecimento do país e exerce atividades que muitas vezes são invisíveis aos olhos do consumidor e da sociedade civil em geral. Por isso, torna-se essencial a regulamentação da atividade. Ao sermos mencionados no documento da CNT, fica ainda mais clara a importância do reconhecimento para alavancar projetos e captar investimentos”, destacou a diretora presidente da ABOL, Marcella Cunha.

Além da regulamentação, o documento prioriza outras pautas de interesse direto dos Operadores Logísticos, como a revisão da política de preços do combustível, reforma tributária, desoneração da folha de pagamentos permanente e regulamentação do Mercado de Carbono.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 21/09/2022

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

GUEDES AFIRMA QUE TETO DE GASTOS FOI 'MAL CONSTRUÍDO' E POR ISSO TEVE QUE SER CONSERTADO PELO ATUAL GOVERNO

As declarações ocorrem um dia após o ex-ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, idealizar do teto, anunciar apoio à candidatura de Luíz Inácio Lula da Silva

Por Geralda Doca — Brasília

Paulo Guedes, ministro da Economia Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Economia, Paulo Guedes, criticou nesta quarta--feira o teto de gastos, que limita o crescimento das despesas do governo federal à inflação do ano anterior. Guedes disse, em um evento da Federação Nacional da Distribuição e Veículos Automotores (Fenabrave), em São Paulo, que “o teto foi mal construído”. A regra é a principal

âncora fiscal do país, ajudando na estabilidade dos gastos públicos e, consequentemente, da inflação.

– O teto foi mal construído. Nós tivemos que consertar – afirmou Guedes, na tentativa de justificar as flexibilizações no teto patrocinadas do governo de Jair Bolsonaro.

Criado em 2016, o teto de gastos foi ignorado por quatro anos no atual governo. Em 2019, foi preciso criar uma exceção à regra para transferir aos Estados recursos decorrentes de um leilão de petróleo. Em 2020, para a União fazer frente aos gastos da pandemia. E, 2021 foi aprovada a PEC dos Precatórios, que permitiu gastos sociais acima do limite e, neste ano, a PEC Eleitoral, que turbinou programas de transferência de renda no ano eleitoral.

– A primeira remoção de teto foi em 2019. Tivemos que flexibilizar o teto para que dos R$ 90 bilhões que o governo recebeu, repassarmos R$ 20 bi para estados de municípios. Estamos reduzindo o governo federal – disse o ministro.

As declarações de Guedes ocorrem um dia após o ex-ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, idealizador do teto como principal âncora fiscal do país, anunciar apoio à candidatura de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), líder na intenção de votos na corrida ao Palácio do Planalto.

Guedes destacou que o objetivo do teto é de evitar o inchaço do Estado e isso está ocorrendo, segundo ele. O ministro lembrou que o governo atual governo adotou a filosofia de descentralizar os recursos da União, quando assumiu.

'Parece, mas não é': Procon-SP notifica 11 empresas por embalagens que não são claras
O ministro defende que as contas públicas estão equilibradas, o que está garantido o corte de tributos. Na terça-feira, Guedes criticou o Banco Central, que durante todo o ano, em suas análises, alertava para o risco de desequilíbrios fiscais.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/09/2022

CADE APLICA MULTA DE R$ 604 MIL A EMPRESA CONTROLADORA DO VLT NO RIO

CCR não submeteu operação realizada em 2019 aos órgãos de defesa da concorrência
Por Gabriel Shonohara e Eliane Oliveira — Brasília

A Companhia de Investimentos em Infraestrutura e Serviços (CIIS), que integra o grupo CCR, recebeu multa de R$ 604.216, nesta quarta-feira, por não ter submetido ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) a operação que resultou no controle do VLT da cidade do Rio de Janeiro. O ato de concentração ocorreu em 2019.

Na visão da Superintendência-Geral (SG) do Cade, a operação deveria ter sido notificada ao Conselho para análise, algo que não aconteceu. Segundo as empresas, a aquisição das ações aconteceu por gatilhos automáticos no contrato de concessão fechado com a prefeitura do Rio de Janeiro.

As empresas alegam que as compras de participação na concessão eram automáticas e previstas no contrato e, por isso, acreditaram que não seria necessário informar ao Cade. Avaliam que as aquisições eram indispensáveis e ocorreram exclusivamente por conta das obrigações previstas no contrato.

A consumação de uma operação sem a aprovação do Cade configura o “gun jumping”, termo técnico utilizado para descrever esse processo. A penalidade pode variar de R$ 60 mil até R$ 60 milhões

No início, a CCR detinha 24,93% do consórcio que operava o VLT, que tinha como parceiras empresas como a Invepar, a Riopar, e a Odebrecht Mobilidade. No entanto, o grupo foi ganhando espaço até atingir 50,4%, em agosto de 2019, devido aos gatilhos nos contratos.

'Parece, mas não é': Procon-SP notifica 11 empresas por embalagens que não são claras
Conforme a CCR explicou ao Cade, o aumento da participação ocorreu pela necessidade de aportes necessários para a operação do VLT. Como a empresa foi a principal responsável pelos investimentos, os gatilhos do contrato previam consequente aumento da participação acionária.

“Não obstante estarem obrigadas pelo Acordo de Acionistas a realizá-los na proporção de suas respectivas participações no capital da Companhia, algumas das Acionistas do VLT deixaram de realizar os Aportes Extraordinários via aumento de capital. No entanto, a CIIS não deixou de realizar tais Aportes Extraordinários, razão pela qual os aumentos de capital foram sempre por ela subscritos e integralizados”, diz o relatório da SG.

Meses depois da CCR obter mais da metade da fatia acionária do VLT, a operação foi notificada ao Cade, em abril de 2020 e posteriormente aprovada. O órgão não viu riscos para a concorrência. A CCR continuou aumentando seu capital e atualmente tem 76% da empresa.

O problema, segundo a SG, está no fato de que a operação foi finalizada antes dessa aprovação pelo órgão de defesa da concorrência.

“Assim, entende-se que a Operação de 7 de outubro de 2019, quando a CIIS adquiriu o controle, passando a deter 54,63% do capital social do VLT , era de notificação obrigatória e foi consumada sem a devida notificação prévia a esta autarquia”, diz nota técnica do Cade.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/09/2022

ALEMANHA ESTATIZA GIGANTE DE ENERGIA POR € 29 BI, EM MAIOR RESGATE DESDE A CRISE DE 2008

Uniper foi duramente afetada por corte no fornecimento russo após Guerra na Ucrânia. Empresa atende centenas de municípios alemães
Por O Globo, com agências internacionais — Berlim, Alemanha

Funcionário caminha por instalações de estoque de gás natural da Uniper em Bierwang, sul da Alemanha LENNART PREISS / AFP

A Alemanha vai estatizar a gigante de energia Uniper, sufocada pelos cortes no fornecimento de gás russo, em um acordo que eleva o custo do resgate da concessionária para € 29 bilhões depois que ela chegou à beira da insolvência após a invasão da Ucrânia pela Rússia. A empresa fornece gás para centenas de municípios alemães.

"O governo assumirá cerca de 99% da Uniper", disse o Ministério da Economia alemão em comunicado. "A Uniper é um pilar central do fornecimento de energia alemão", acrescentou para justificar a intervenção.

Este é o maior resgate corporativo na Alemanha desde a crise financeira global em 2008, quando o governo forneceu uma salvação de € 480 bilhões ao setor bancário.

O acordo substitui um plano de ajuda inicial divulgado em julho, segundo o qual o governo alemão teria uma participação de 30% no grupo. De acordo com o jornal britânico Financial Times, a

Alemanha agora está "comprando" completamente o grupo finlandês Fortum, proprietária anterior da Uniper, por cerca € 480 milhões. Berlim também assumirá uma linha de crédito de € 7,5 bilhões anteriormente fornecida pela empresa finlandesa de energia à Uniper.

Ao mesmo tempo, o governo recapitalizará a empresa em dificuldades com € 8 bilhões, disse o ministro da Economia alemão, Robert Habeck, nesta quarta-feira. A medida vem em cima de uma linha de crédito do governo de € 13 bilhões que já foi fornecida à Uniper este ano.

- O papel do gás na Europa mudou fundamentalmente desde que a Rússia atacou a Ucrânia, assim como as perspectivas para um portfólio de gás pesado - disse o presidente-executivo da Fortum, Markus Rauramo. - Nas atuais circunstâncias dos mercados energéticos europeus e reconhecendo a gravidade da situação da Uniper, a alienação da Uniper é o passo certo a dar, não só para a Uniper, mas também para a Fortum.

Rauramo acrescentou que, daqui pra frente, a Fortum se voltaria para a geração de energia “limpa”, incluindo energia nuclear, nos países nórdicos.

À beira do colapso
Outrora o maior importador de gás russo da Europa, a Uniper foi levada à beira do colapso depois que Moscou cortou o fornecimento de gás natural para a Europa, forçando-a a comprar gás mais caro no mercado à vista, onde os preços dispararam, para cumprir seus contratos de fornecimento.

A situação piorou quando a Gazprom fechou temporariamente seu gasoduto Nord Stream 1, o principal fornecedor de gás russo para a Alemanha, no início de setembro.

O custo da seca na Europa: Reno chega a nível crítico, e cargas são desviadas. Rios respondem por US$ 80 bi do PIB europeu

O presidente-executivo da Uniper, Klaus-Dieter Maubach, disse nesta quarta-feira que o acordo com o governo alemão permitiu que a concessionária “cumprisse nosso papel como fornecedor de energia crítica para o sistema”.

O aumento de capital de € 8 bilhões subscrito pelo governo alemão terá um desconto de 65% em relação ao preço de fechamento das ações da Uniper na terça-feira. As ações da Uniper caíram quase 90% desde a invasão em larga escala da Ucrânia pela Rússia em fevereiro.

Na sexta-feira passada, o governo alemão anunciou que assumiu o controle de três refinarias do grupo petrolífero russo Rosneft em seu território para garantir seu funcionamento quando entrar em vigor, em dezembro, o embargo total às compras de petróleo russo determinado pela União Europeia (UE).

Dependência do gás russo
Berlim alertou nos últimos meses sobre o "efeito Lehman Brothers" que uma falência da Uniper teria nos mercados de energia. Dada a importância da Uniper, os formuladores de políticas temiam que seu fracasso desencadeasse um colapso no fornecimento de gás e um caos econômico na maior economia da Europa.

O governo alemão também entrou em negociações com outro fornecedor de gás, a VNG, em setembro sobre um possível pacote de ajuda.

A invasão russa da Ucrânia provocou um terremoto no mercado de energia europeu, intensificando a pressão sobre os fornecedores e aumentando os temores de possíveis desabastecimentos durante o inverno.

A Alemanha estava particularmente exposta a esta situação devido à sua elevada dependência das importações de energia de Moscou.

Desde o início da guerra, Berlim tem lutado para se livrar do gás russo e garantir suprimentos alternativos.

As autoridades assumiram os principais componentes da infraestrutura energética que estavam nas mãos das empresas de energia russas e ordenaram o preenchimento de depósitos de gás.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/09/2022

MERCADO APOSTA QUE BANCO CENTRAL ENCERRARÁ CICLO DE ALTA DE JUROS NESTA QUARTA-FEIRA

No entanto, analistas acreditam que o tom do comunicado pode indicar por quanto tempo a Selic vai permanecer no atual patamar
Por Gabriel Shinohara — Brasília

Banco Central: Selic passou de 2% em março de 2021 para 13,75% em agosto, com a expectativa de continuar neste patamar na reunião de hoje Daniel Marenco/Agência O Globo

A aposta majoritária do mercado financeiro é que o Banco Central (BC) encerrará o ciclo de alta de juros nesta quarta-feira. A Selic passou de 2% em março de 2021 para 13,75% em agosto, com a expectativa de continuar neste patamar na reunião de hoje.

Esse período de 18 meses, em que o BC elevou a taxa básica de juros 12 vezes, foi o mais longo ciclo de alta de juros desde a criação do sistema de metas de inflação, em 1999.

A aposta do mercado na manutenção da taxa de juros em 13,75% acontece mesmo depois que o BC apontou que iria analisar a possibilidade de uma nova elevação para 14% ao ano.

Rafael Cardoso, economista-chefe da Daycoval Asset, acredita que há duas razões pelas quais o Copom não deve elevar os juros nesta semana: o BC já elevou muito a Selic e o que já foi feito deve ser suficiente para levar os índices de inflação para meta, principalmente em 2024.

— Na soma dessas coisas, o freio é muito forte. Os juros já estão num patamar bastante contracionista e quando a gente coloca isso na conta e vislumbra o horizonte relevante, parece que é o suficiente — afirmou.

O horizonte relevante do BC é o período em que a autoridade monetária está mirando para cumprir a meta de inflação. As elevações da Selic levam de 9 a 12 meses para fazer efeito na economia, então atualmente o horizonte relevante é de 2023 e 2024, com ênfase no primeiro trimestre de 2024.

Alessandra Ribeiro, sócia e Diretora da área de Macroeconomia e Análise Setorial da Tendências Consultoria, está na ponta minoritária do mercado, que aposta em uma última elevação da Selic para 14% ao ano.

Ela aponta duas razões principais: a atividade econômica que vem surpreendendo para cima e pressiona a inflação e as expectativas de preços para 2024, que são menos impactadas pelos cortes de impostos feitos pelo governo neste ano, como Pis e Cofins e o teto do ICMS.

— Quando a gente olha uma dinâmica um pouco lá na frente, 2024 que estaria um pouco mais livre desses efeitos, a gente tem uma piora das expectativas de inflação. Então isso seria um ponto de

atenção para o Copom e com essa atitude um pouco mais dura do que o mercado espera ele está sinalizando que está muito atento ao comportamento das expectativas para 2024 — disse.

O tom do comunicado
A quase certeza do fim do ciclo de alta de juros não é vista quando o assunto é o tom que o BC usará para o comunicado. As dúvidas são principalmente sobre por quanto tempo os juros ficarão em patamares elevados.

Alguns apostam que os juros já começam a cair no terceiro trimestre do ano que vem. Outros veem o início de uma trajetória de baixa apenas nos últimos três meses de 2023. O relatório Focus, que reúne as projeções de mercado, aponta que a Selic deve terminar o ano que vem em 11,25%.

Marco Maciel, sócio e economista da Kairós Capital é um dos que veem maior possibilidade de queda nos juros no terceiro trimestre de 2023 e uma taxa menor do que a do mercado, em 10,5% no final do ano que vem. Na visão do economista, essa queda já visa a meta de inflação de 2024, que é de 3%.

Fábricas fechadas, empregos suspensos: alta da energia paralisa indústria europeia
O economista espera que o BC dê um recado na linha de “austeridade monetária” para 2023.

— O Banco Central vai tentar ser mais hawkish (duro contra a inflação) e vai colocar justamente um condicionante bem forte em dois pontos: como sempre, o fiscal e em segundo lugar o condicionante em cima das expectativas de inflação para 2024 — disse.

Já Alessandra Ribeiro espera um início de queda da Selic a partir de junho do ano que vem, chegando a 11,5% no final de 2023. Essa projeção considera que o BC já vai começar a colher frutos em termos de desaceleração da inflação. No entanto, acredita que o tom duro no comunicado deve continuar nesta quarta-feira.

— Não que o Banco Central vai subir mais a Selic, mas que ele pode manter a Selic alta por um bom período de tempo até ter as expectativas mais controladas — afirmou.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/09/2022

O PRIMEIRO ALÍVIO NA INFLAÇÃO DE ALIMENTOS EM MAIS DE UM ANO
Por Alvaro Gribel

Consumidores devem ficar atentos a alimentos que fazem propaganda enganosa, a exemplo dos casos do Whopper Costela e o McPicanha Agência O Globo Agência O Globo

A inflação de alimentos pode finalmente dar a primeira trégua no país em mais de um ano. O IPCA-15 de setembro, que o IBGE divulga na semana que vem, deve vir com uma deflação nos alimentos em domicílio em torno de 0,6%, segundo economista Luiz Roberto Cunha, da PUC-Rio. Se a projeção se confirmar, será o primeiro recuo desse grupo desde março de 2021, quando registrou -0,03%. Para o índice “cheio”, ou seja, o IPCA-15 total, a projeção também é de deflação, de 0,25%, segundo Cunha.

O economista Luis Otávio Leal, do Banco Alfa, também espera deflação dos alimentos, mas em menor intensidade, de 0,22%. Ele explica que produtos como óleo de soja, leite longa vida e tubérculos em geral entram em período favorável de sazonalidade. E como haviam subido muito, agora também podem ter quedas expressivas.

Se por um lado toda queda dos alimentos ajuda, por outro, o nível de preços ainda continuará bastante elevado, porque esse grupo de produtos disparou 17,37% no acumulado em 12 meses até agosto, segundo o IPCA-15. Ou seja, terá um leve recuo, “na margem”, ou na ponta, como dizem os economistas.

- Ainda há um caminho longo para se voltar aos níveis de 6% e 7%, que correspondem à média de alta dos alimentos dos últimos 20 anos – explicou Luis Otávio Leal.

Para o governo, será uma boa notícia às vésperas do primeiro turno. Mas o efeito sobre as urnas pode ser limitado, porque a sensação nos supermercados ainda é de contas elevadas para poucas sacolas.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

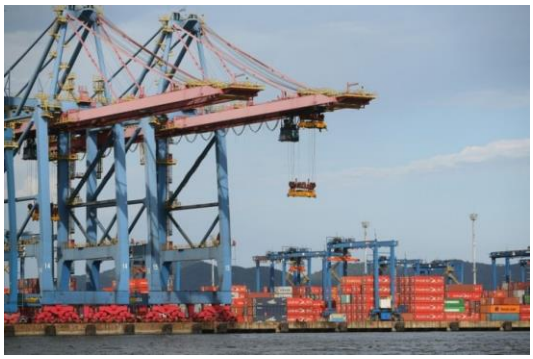
GOVERNO APROVA MODELO PARA PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS, COM PREVISÃO DE INVESTIMENTO DE R$ 25 BI

Próximo passo é envio da proposta para análise do Tribunal de Contas da União
Por Amanda Pupo e Antonio Temoteo

BRASÍLIA - O governo aprovou nesta terça-feira, 20, a modelagem e as condições para a privatização do Porto de Santos, em São Paulo, que deseja ver finalizada ainda neste ano. A resolução é do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI). O passo seguinte, conforme informou o Ministério da Infraestrutura na semana passada, é o envio da proposta para análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

O modelo já foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em 12 de setembro. O BNDES estimou que serão investidos R$ 25 bilhões.

A privatização do Porto de Santos se dará mediante contrato de 35 anos, podendo ser prorrogado somente para fins de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, uma única vez, a critério do poder concedente, por até cinco anos.



Porto de Santos.

O critério de julgamento de leilão será o de maior valor de outorga, estipulado pela Antaq em R$ 3,015 bilhões e mantido na resolução do PPI. Será considerado vencedor o licitante que ofertar o maior ágio sobre a contribuição inicial mínima estabelecida, a ser paga à vista.

A resolução estabelece ainda que o contrato de concessão deverá compreender obrigações mínimas do concessionário, como ampliar e modernizar o acesso aquaviário, por meio da realização de dragagem e derrocagem de aprofundamento nos trechos do canal de acesso, e implantar, operar e explorar a ‘Ligação Seca Santos-Guarujá’.

As regras preveem dois arranjos possíveis para empresas disputarem o leilão. Em um deles, previsto originalmente, operadores de terminais no porto, armadores, transportadores marítimos e concessionárias de ferrovias que se interconectam com o complexo portuário podem entrar na

concessão com participação individual no capital social de até 15%, sendo que a participação conjunta não deverá ser superior a 40%, vedada a participação, individual ou conjuntamente, por meio de acordo de acionistas, no grupo do Controle Societário da Concessionária.

Na segunda opção, a participação individual dessas empresas não pode ser superior a 5%, mas não há limite de participação conjunta, também vedada a participação, individual ou conjuntamente, por meio de acordo de acionistas, no grupo do Controle Societário da Concessionária.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/09/2022

GRANDES HIDRELÉTRICAS CULPAM COVID POR BAIXA GERAÇÃO DE ENERGIA NA AMAZÔNIA

Usinas de Jirau e Santo Antônio, em operação no Rio Madeira, em Rondônia, alegam que não puderam realizar paralisações de manutenção porque tinham de seguir normas de isolamento social durante a pandemia. Concessionárias podem ser punidas por frustração de geração
Por André Borges

Duas das maiores hidrelétricas do País acusaram as restrições impostas pela pandemia de covid-19 em 2021, pela frustração de energia que deveriam entregar no passado. O argumento foi levado aos órgãos de fiscalização do setor elétrico pelas usinas de Jirau e Santo Antônio, quarta e quinta maiores hidrelétricas do País, respectivamente, em potencial de geração.

Pelas regras do setor elétrico, toda hidrelétrica deve garantir um determinado volume de geração previamente determinado, além de respeitar um cronograma específico de manutenção de suas turbinas e demais equipamentos.

O isolamento social e as dificuldades de contratação de serviços e suprimentos ocasionadas pela pandemia, no entanto, teriam prejudicado o calendário das empresas que operam nas águas do Rio Madeira, em Rondônia e, assim, causado paralisações inesperadas.

Hidrelétrica de Santo Antônio, quinta maior em operação no País, alega que teve de desligar máquinas, por causa de restrições a trabalhadores impostas pela pandemia

Há duas semanas, a concessionária Jirau Energia enviou informações à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), para afirmar que teve dificuldades, inclusive, de realizar a limpeza das telas instaladas na frente de suas turbinas, equipamento que impede a entrada de sedimentos e troncos, por exemplo. O acúmulo do material acabou por travar a passagem de água, reduzindo a geração, segundo a empresa.

“Na impossibilidade da execução de atividades de limpeza da tomada d’água, as restrições de potência decorrentes das perdas de carga nas grades das unidades geradoras aumentam gradativamente”, informou a concessionária. “No limite, a potência mínima de operação da unidade geradora é atingida e se faz necessária o seu desligamento.”

Entre janeiro e maio de 2021, no chamado “período úmido”, foram realizadas por Jirau apenas 155 intervenções de limpeza nas máquinas, o que representa 40% do que foi feito no mesmo intervalo de 2020, quando ocorreram 256 ações. “A disponibilidade da infraestrutura foi afetada em decorrência da falta de mão de obra gerada pelas restrições impostas à Companhia em decorrência da Pandemia do Covid-19″, declarou a empresa.

O resultado é que, segundo a empresa, a falta de manutenção provocou falhas em equipamentos que teriam levado a um total de 342 horas de indisponibilidades das turbinas em 2021. A companhia reclama ainda que registrou 1.274 horas de indisponibilidades de máquinas para fazer a "decantação" do material acumulado em frente aos equipamentos, por causa do tempo necessário para que todo material acumulado fosse removido naturalmente. Agora, a empresa pede que essas horas sejam "perdoadas" e que a companhia não seja punida por essa geração frustrada.

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) já analisou as justificativas de Jirau e rejeitou o pedido. A empresa, agora, recorreu à Aneel.

No caso da hidrelétrica de Santo Antônio, a empresa chegou a desligar, por um período, quatro de suas 50 turbinas, sob a mesma alegação de que não tinha pessoal disponível para realizar as manutenções programadas.

"A pandemia do coronavírus afetou as hidrelétricas do Brasil, impactando na manutenção e na disponibilidade das turbinas para geração de energia. Os altos índices de contaminação em Porto Velho obrigaram a Santo Antônio Energia a tomar medidas protetivas como a redução de quadro funcional e a adotar uma escala especial de operação, o que reduziu significativamente a realização de trabalhos habituais em espaços confinados", afirmou a empresa.

Segundo a companhia, "mesmo garantindo a plena operação, a disponibilidade das turbinas – um dos indicadores medidos pelos órgãos reguladores – foi impactada". A concessionária não informou, exatamente, qual foi o impacto causado pelas paralisações, mas declarou que seus argumentos técnicos foram acatados pelo ONS.

A Aneel reconheceu que os impactos da pandemia mexeram com uma série de empreendimentos em construção no setor elétrico, além daqueles que já estão em operação. Em outubro do ano passado, a agência emitiu um despacho, no qual autorizou o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) a desconsiderar os desligamentos e restrições de operação causados, comprovadamente, por reflexos trazidos pela pandemia, "desde que esteja claro que o agente responsável pela instalação não poderia ter adotado ação alternativa".

Por meio de nota, a Jirau Energia declarou que as medidas de prevenção contra Covid-19 "causaram um impacto significativo na geração e consumo de energia no Brasil, assim como a necessidade de isolamento e distanciamento social que impactou consideravelmente as rotinas de trabalho".

Segundo a empresa, os cronogramas das manutenções e os indicadores de operação "ficaram comprometidos em função das medidas de restrições que foram necessárias para manter a saúde das pessoas e a operação da Usina Jirau".

O cenário, afirmou a companhia, levou a escalas especiais de trabalho para prosseguir com a operação. "Contudo, os indicadores operacionais foram afetados e com as devidas argumentações a empresa solicitou a Aneel a revisão do indicador de disponibilidade."
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/09/2022

CADE PROÍBE CSN DE COMPRAR MAIS AÇÕES DA USIMINAS, MAS NÃO DEFINE PRAZO PARA VENDA DE FATIA ATUAL

Companhia de Benjamin Steinbruch tem 14% da concorrente, participação que poderá manter; empresa também fica proibida de exercer direitos políticos dentro da Usiminas
Por Lorenna Rodrigues

BRASÍLIA – O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou nesta quarta-feira, 21, despacho em que dá prazo indeterminado para a CSN vender as ações que detém na Usiminas.

A autoridade antitruste, no entanto, manteve a proibição de que a siderúrgica compre novos papéis da empresa mineira. A CSN também continua proibida de exercer direitos políticos na Usiminas, assim como de alugar suas ações para terceiros.

A venda da participação da CSN na Usiminas foi determinada pelo próprio Cade em 2014, em acordo fechado com as siderúrgica. Sem notificar a autoridade antitruste, a CSN começou a adquirir ações da concorrente em 2010, tornando-se a maior acionista individual na empresa. A companhia de Benjamin Stenbruch chegou a ter 17% de participação na concorrente, que caiu para cerca de 14% atualmente.

CSN, de Benjamin Steinbruch, começou a comprar ações da Usiminas em 2010 Foto: Rafael Arbex/Estadão

Em 2014, o Cade determinou que a CSN se desfizesse das ações da siderúrgica mineira em cinco anos, prazo que não foi cumprido e vem sendo adiado desde então. Segundo o Estadão/Broadcast apurou, havia o temor na Usiminas de que o Cade alterasse, agora, o acordo de 2014 para retirar a obrigação da venda ou até permitir que a CSN comprasse novas ações, o que não ocorreu.

A decisão desta quarta-feira dividiu o conselho: três integrantes do tribunal votaram pela homologação do despacho apresentado pelo presidente do Cade, Alexandre Cordeiro, dando prazo indeterminado para a venda, mas mantendo as demais obrigações. Outros três votaram contra a alteração do acordo, mantendo o prazo para a venda das ações, que acabaria neste ano.

Coube ao próprio Cordeiro desempatar o julgamento – o presidente tem voto de Minerva. O conselheiro Gustavo Augusto, que foi favorável ao despacho, disse que, nesses oito anos, não se verificou problemas concorrenciais resultantes da operação. “Não é papel do Cade dizer quando tem que vender ação pra ação cair e despencar como esta caindo hoje. Mas se tiver problema concorrencial, ai, sim, não tem nenhum problema em mandar vender imediatamente”, afirmou.

A CSN tem hoje dois indicados no conselho de administração de sua concorrente: Gesner Oliveira, consultor que que já presidiu o Cade em meados da década de 1990, e Ricardo Weiss, que também é conselheiro de outras empresas. A empresa de Steinbruch conseguiu indicar os conselheiros depois de reverter uma decisão prévia do Cade, que tinha vetado inicialmente esse direito.

Motivo para a compra de ações

As compras de ações feitas pela CSN começaram em 2010, com idas frequentes à Bolsa de Valores. O pano de fundo era a venda de uma fatia de 26% da empresa então detida pela Votorantim e pela Camargo Correa. A CSN chegou a fazer uma oferta pela fatia como um todo, mas quem levou foi o grupo ítalo-argentino Ternium. Na época, a especulação era de que Steunbruch tinha o interesse de fundir os dois negócios.

Presidente do Cade na época do início das investidas da CSN na Usiminas, Arthur Badin disse ao Estadão nesta semana que o movimento foi visto desde o princípio com preocupação. “Causou espanto de não ter sido notificado ao Cade”, afirma. Em sua opinião, há vários problemas em se reverter a decisão e 2014 do Cade, entre eles o incentivo às empresas de não cumprirem as decisões do Cade.

Fora isso, outra questão é que uma participação de grande porte, como o da CSN na Usiminas, tira a liquidez das ações negociadas em Bolsa e traz prejuízos a minoritários. Badin afirma ainda que, dada a complexidade do caso, o assunto não deveria ser tratado por um despacho, que elimina a necessidade de aprofundamento que o tema exige. / COLABOROU FERNANDA GUIMARÃES

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/09/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

INDÚSTRIA DE CRUZEIROS DEVERÁ MOVIMENTAR QUASE R$ 4 BI NA ECONOMIA

Temporada 2022/2023 promete ser a maior dos últimos dez anos. Mais de 780 mil leitos serão ofertados

Por CLIA Brasil

4º Fórum Clia Brasil 2022, realizado na sede do Ministério do Turismo, em Brasília, reuniu autoridades políticas e executivos do segmento para debater as soluções para fomentar o mercado de cruzeiros no Brasil – Foto: Divulgação

Passadas as consequências da pandemia, a indústria de cruzeiros volta a navegar por mares mais calmos e planeja um retorno emblemático. Com quase seis meses de duração, a temporada 2022/2023 está prevista para ser a maior dos últimos dez anos e gerar um impacto de R$ 3,8 bilhões na economia nacional. Serão 184 roteiros e 724 escalas em 17 destinos nacionais e internacionais. Para debater e refletir sobre as tendências e os desafios para o desenvolvimento do setor de cruzeiros no Pais, a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia) organizou o 4o Fórum Clia Brasil 2022, realizado na sede do Ministério do Turismo, em Brasília, no último dia 14. O evento reuniu autoridades políticas e executivos do segmento, que debateram, principalmente, as soluções para fomentar o mercado de cruzeiros no Brasil. Mesmo com as previsões de bons números para esta temporada, profissionais do setor admitem que ainda há muito o que fazer para aproveitar o grande potencial turístico do Brasil.

Por isso, o fórum foi dividido em quatro pilares considerados fundamentais para a operação do negócio: infraestrutura, custos, regulação/ tributos e sustentabilidade.

Na ocasião, também foi apresentado o Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil – Temporada 2021/2022, realizado pela Clia Brasil, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), que trouxe um diagnóstico preciso sobre o mercado e as principais lacunas a serem preenchidas, além de mostrar o impacto de R$ 1,5 bilhões na economia e geração de 22 mil empregos. Com tamanha vocação turística e navios de ultima geração, por que o mercado brasileiro ainda é considerado tímido para o setor?

A indústria tem feito sua parte. Para esta temporada, a Clia confirmou nove navios que garantirão mais de 780 mil leitos, alta de 47% na comparação com os 530 mil ofertados em 2019/2020. A temporada também marca a volta do Brasil à rota de importantes companhias marítimas internacionais. De 7 de outubro de 2022 a 17 de maio de 2023, 35 navios de longo curso farão 309 paradas em 45 destinos localizados em 15 estados brasileiros, como Amazonas, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina, com grandes expectativas de geração de impacto econômico para o Brasil.

“Nosso setor está em franco crescimento. Oferecemos experiências únicas e completas para cada tipo de viajante. Além disso, uma temporada de cruzeiros representa uma cartela de oportunidades para o País”, declarou Adrian Ursilli, presidente do Conselho da Clia Brasil e country manager Brazil da MSC Cruzeiros.

Adrian Ursilli, presidente do Conselho da Clia Brasil e country manager Brazil da MSC Cruzeiros — Foto: Divulgação

As oportunidades significam movimentar uma cadeia de negócios e serviços que podem fazer a diferença para um município que sedia o destino turístico. De acordo com o estudo da FGV, cada viajante gastou na última temporada, em média, R$ 605,90 nas cidades de escala e R$ 770,97 nas cidades de embarque e desembarque. Só em tributos, foram R$ 213 milhões nas esferas federal, estadual e municipal.

Para os turistas, as vantagens já estão estabelecidas. Por um período de oito dias, o viajante se hospedará em um luxuoso hotel flutuante com todos os serviços disponíveis a bordo em uma experiência única. Mas o Brasil precisa melhorar seu ambiente de negócios, que envolve questões como infraestrutura, custos, regulação, entre outras, para que a indústria cresça e continue oferecendo a melhor experiência a seus clientes.

O debate começa com o Custo Brasil. “É difícil competir com taxações em todas as nossas operações”, avaliou Dario Rustico, presidente executivo para América do Sul e Central da Costa Cruzeiros.

Dario Rustico, presidente executivo para América do Sul e Central da Costa Cruzeiros — Foto: Divulgação

Dario também destacou a dificuldade das empresas em desenvolver seus planos de negócios para o mercado brasileiro. “Temos outro problema que é a falta de previsibilidade, pois as regras mudam muito. Como vamos saber de que forma nossos negócios serão impactados daqui a cinco anos?”, declarou.

INFRAESTRUTURA

A maior carência, segundo os empresários do trade, é o baixo número de portos principais (home ports), novos terminais de passageiros e berços de atracação (pontos onde os navios ficam ancorados), principalmente para que navios de grande porte possam operar. “É preciso investir nas instalações para que os navios continuem operando em nossos destinos”, declarou Sueli Martinez, diretora de Operações do Concais Santos.

Sueli Martinez, diretora de Operações do Concais Santos — Foto: Divulgação

A infraestrutura dos portos também foi outra questão debatida. Os executivos dos principais portos brasileiros admitem que é possível fazer mais. Há obras de melhorias em andamento nos portos do Rio de Janeiro, de Santos, de Ilhéus e de Salvador. Por ainda atuarem sob legislação estatal, o tempo que se leva para iniciar e concluir uma obra é muito longo dentro de uma lógica de competitividade.

“Nosso modelo precisa ser desestatizante. Somente assim as autoridades portuárias poderão ser mais ágeis para implementar as mudanças necessárias para atrair ainda mais o mercado de cruzeiros”, declarou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povía.

Mario Povía, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários — Foto: Divulgação

Presente no evento, o ministro do Turismo, Carlos Brito, considera a indústria de cruzeiros fundamental para a economia brasileira. “Temos trabalhado lado a lado com o segmento, para que a indústria de cruzei¬ros cresça cada vez mais no nosso país. Contamos com a Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), que intensificou a promoção do Brasil no mercado de cruzeiros. Serão gerados 48 mil empregos diretos e indiretos nesta temporada. Estamos confiantes”, declarou.

Carlos Brito, ministro do Turismo — Foto: Divulgação

MEIO AMBIENTE

A sustentabilidade é outro tema prioritário. As empresas associadas à Clia adotam medidas que superam as legislações internacionais e locais, com boas práticas, como a adoção de uma política de tratamento de águas, emissões, lixo e o alto índice de reciclagem, seja com reúso, com desembarque ou com queima, onde os materiais incinerados são transformados em energia.

Até mesmo o design dos navios vem sendo modificado. As novas embarcações saem dos estaleiros prontas para reduzir em até 5% o consumo de combustíveis em relação aos modelos anteriores. Além disso, a Clia confirma que até 2030 irá reduzir em 40% a emissão de carbono dos seus navios e em 100% até 2050.

A novidade é que essa redução será net carbon zero, ou seja, será na operação do navio e também na fabricação do combustível.

LEGISLAÇÃO TRABALHISTA

Outro ponto preocupante entre os empresários é o grande número de ações trabalhistas. O motivo, segundo advogados que estiveram presentes no evento, é que muitos juízes do Trabalho não reconhecem a Convenção sobre Trabalho Marítimo (MLC), criada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), em 2006.

“A MLC é a legislação trabalhista marítima reconhecida e seguida pelas empresas de cruzeiro em todo o mundo. O problema no Brasil é que muitos juízes decidem que, para casos de trabalhadores brasileiros, é preciso seguir a nossa legislação, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Além de provocar discriminação aos trabalhadores brasileiros a bordo, a decisão vai de encontro a um entendimento universal”, declarou Renata Azi, advogada especialista em Direito do Trabalho.

Renata Azi, advogada especialista em Direito do Trabalho — Foto: Divulgação

Os advogados lembraram, ainda, que um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) foi assinado entre as empresas de cruzeiro e o Ministério Público do Trabalho. O termo possui cerca de 20 cláusulas que instituem os deveres e as garantias dos contratantes aos trabalhadores embarcados. Entre os principais pontos do TAC estão cláusulas referentes à regularização das horas trabalhadas pelos empregados. “Os cruzeiros estão retomando o mercado, mas temos muito a superar e muita coisa para ser feita. Temos, por exemplo, destinos no mundo que estão se preparando muito rápido para as próximas temporadas. Não podemos ficar para trás”, resumiu Marco Ferraz, presidente executivo da Clia Brasil.

Marco Ferraz, presidente executivo da Clia Brasil — Foto: Divulgação

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/09/2022

PRIVATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS PREVÊ INVESTIMENTO DE R$ 25 BILHÕES

Privatização do principal porto da América Latina ainda depende de aval do Tribunal de Contas da União para ser viabilizada neste ano
Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

A privatização do Porto de Santos prevê o investimento total de R$ 25 bilhões, informou hoje o diretor de infraestrutura, concessões e PPPs do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Fábio Abrahão. A declaração foi dada em entrevista a jornalistas realizada logo após a reunião do conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

O contrato indicará, como obrigações mínimas de investimento, a realização de obras de dragagem e derrocagem no acesso aquaviário, a ampliação e modernização dos acessos rodoviários ao porto, a implantação, operação e exploração da “Ligação Seca Santos Guarujá” e a manutenção e operação do “Complexo de Itatinga”. Anteriormente, ao anunciar a privatização do Porto de Santos, o governo informou que a transferência do ativo para a iniciativa privada envolveria investimentos de R$ 16 bilhões.

A privatização do principal porto da América Latina ainda depende de aval do Tribunal de Contas da União (TCU) para ser viabilizada neste ano. “Tem condições de acontecer este ano, mas a depender do que virá da análise da corte de contas”, disse o secretário especial do PPI, Bruno Westin.

Hoje, o conselho do PPI aprovou detalhes do modelo de privatização do Porto de Santos. A transferência da gestão para a iniciativa privada ocorrerá por meio da alienação de participação societária e concessão com prazo de 35 anos, prorrogável por até cinco anos. A disputa entre os interessados será por meio de leilão fechado, seguido de apresentação de lances em vivavoz. Vence a empresa ou consórcio que apresentar maior ágio sobre a contribuição mínima, de R$ 3,015 bilhões.

Terminal de contêineres do porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O vencedor do leilão deverá pagar a contribuição fixa em 28 parcelas anuais, devidas a partir do oitavo ano no valor de R$ 105 milhões cada. A contribuição variável, também anual, corresponderá a 20% da receita operacional bruta, apurada no ano anterior ao pagamento.

O edital de licitação vai impor restrição à participação de armadores (donos de navio) interessados em participar da gestão do Porto de Santos, a fim de evitar algum tipo de conflito de interesse. Parte dessas restrições, envolvendo limite percentual de participação individual ou em conjunto nos consórcios, já vinham sendo colocadas na privatização de outras autoridades portuárias programadas pelo governo
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/09/2022

GUEDES DIZ QUE VAI TENTAR PRIVATIZAR O PORTO DE SANTOS AINDA NESTE ANO

Guedes afirmou também que o PPI qualificou na reunião as Docas do Rio de Janeiro e do Pará para privatizações
Por Estevão Taiar e Lu Aiko Otta, Valor — Brasília

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou hoje que o governo federal terminou a "modelagem de privatização do Porto de Santos". Com isso, ele reforçou que o governo tentará a privatização ainda em 2022. Pouco antes, Guedes tinha participado da reunião do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

"Vamos tentar ainda neste ano o Porto de Santos", disse em participação virtual na 56ª Convenção Associação Brasileira de Supermercados (Abras).

Guedes afirmou também que o PPI qualificou na reunião as Docas do Rio de Janeiro e do Pará para privatizações. Segundo o ministro, os compromissos de investimentos já somam R$ 907 bilhões para os próximos 10 anos, com R$ 179 bilhões em outorgas no mesmo período.

Porto de Santos. — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

"O mais importante neste momento é a confiança na economia brasileira", afirmou aos empresários do setor. "É muito importante vocês não se perderem nas narrativas políticas." Ele pediu aos empresários que "não desanimem, [porque] o período mais difícil já ficou para trás".

O ministro afirmou que o Brasil "é a economia com maior crescimento do G-7" neste ano e "com a menor inflação das economias avançadas", com a exceção de China e Japão, que historicamente têm trajetória de preços baixa.

"Sabemos que vamos crescer [mais] até o fim do ano", afirmou citando "temporadas fortes de vendas", como Black Friday, Copa do Mundo e Natal. "Os supermercados vão ter essa demanda [pela transferência de renda do Auxílio Brasil]."

Guedes também projetou que os investimentos medidos pela Formação Bruta de Capital Fixo vão superar 19% do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano.

Ele afirmou que decidiu com o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Gustavo Montezano, a devolução "ainda neste ano" dos últimos R$ 80 bilhões ou R$ 90 bilhões que a instituição financeira deve à União.

Por fim, o ministro afirmou que não compareceu pessoalmente ao evento porque "há algumas questões que seguimos aqui tratando relativas a ajustes que temos que fazer nas programações

orçamentárias". Na quinta-feira, o Ministério da Economia apresenta o Relatório Bimestral de Avaliação de Receitas e Despesas Primárias.

Guedes afirmou ainda que, antes do fim do ano, será registrada a menor taxa de desemprego nos últimos 15 anos, de cerca de 8%. Ele destacou a geração de 16 milhões de empregos, entre formais e informais, nos últimos dois anos, após atingir o "fundo do poço" durante a pandemia.

O ministro destacou ainda que, este ano, os três níveis de governo registrarão saldos positivos em suas contas. É algo que não ocorre há 13 anos, frisou. Isso ocorrerá apesar de o governo estar cortando impostos. "Somos liberal-democratas: quando imposto aumenta transferimos o ganho para a população", comentou.

"Já estamos na rota do crescimento, e o crescimento é sustentável", disse. Como exemplo, ele citou o setor de turismo, que gerou R$ 18 bilhões em julho após sofrer duramente os impactos da pandemia.

BC
Um dia depois de haver afirmado que o Banco Central "cometeu erros", o ministro Guedes afirmou que "o Banco Central brasileiro trabalhou certo", pois foi "o primeiro a se mover" e elevar juros diante da alta da inflação. "Estamos com juros relativamente fortes e a inflação, começando a descer", comentou.

Ele destacou a queda nos preços da gasolina, dos alimentos e a perspectiva de deflação em setembro.

Repetiu que a taxa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), disse, pode chegar a 3%, como resultante de dois vetores: de um lado, investimentos de caráter estrutural; de outro, a desaceleração cíclica produzida pelos juros altos no combate à inflação.

Em 2023, disse, os dois elementos estarão jogando a favor do crescimento, pois os juros estarão menores, proporcionando "reaceleração cíclica".

O ministro afirmou ainda que, além de R$ 900 bilhões de "investimentos convencionais" contratados para os próximos 10 anos, o Brasil receberá "outra onda de investimentos" a fim de "garantir a segurança energética para a Europa e a segurança alimentar para o mundo".

Ele afirmou que a economia americana está "indo para um processo de estagflação", do qual "terão muita dificuldade para sair". Também afirmou que haverá "estagnação" na Europa.

Guedes afirmou que o governo quer usar imóveis da União, empresas estatais e recebíveis para lançar um programa de investimentos públicos e outro de erradicação da pobreza.

Segundo Guedes, o Brasil possui R$ 1 trilhão em imóveis, quase R$ 1 trilhão em empresas estatais e R$ 2,5 trilhões em recebíveis. Parte desses recursos pode ser colocado no Fundo de Erradicação da Pobreza. "Vamos transferir propriedades aos mais frágeis", disse. "Não só a transferência de renda, mas a transferência de propriedades."

Dessa forma, seria fortalecido o consumo de massa. Esse processo seria ajudado também pelas "rampas de ascensão social", que já estão em funcionamento em programas como o microcrédito e o Peac Maquininhas, e pela geração de empregos.

Teto de gastos
Guedes voltou a dizer o teto de gastos precisou admitir exceções porque estava "mal construído".

A primeira exceção, disse ele, foi feita para que a União pudesse transferir recursos (da cessão onerosa de excedentes do pré-sal) a Estados e municípios. Foi uma falha na construção do mecanismo, disse.

Outra exceção foi aberta na pandemia, para pagamento do Auxílio Emergencial. Ele questionou se teria sido possível atravessar a pandemia sem o benefício social. Foi outro momento em que o teto se mostrou mal construído, disse.

Apesar dessas exceções e da pandemia, o Brasil segue com a política fiscal forte, disse.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/09/2022

PPI QUALIFICA COMPANHIAS DOCAS DO RJ E DO PARÁ PARA FUTURA PRIVATIZAÇÃO

Com a decisão, as duas administrações portuárias, detidas pela União, deverão ser incluídas no Plano Nacional de Desestatização (PND)
Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

Porto do Rio de Janeiro, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro — Foto: Divulgação/CDRJ

O Programa de Parceria de Investimento (PPI), do Ministério da Economia, aprovou nesta terça-feira (20) a qualificação da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e da Companhia Docas do Pará (CDP) para futura privatização. Com a decisão, as duas administrações portuárias, detidas pela União, deverão ser incluídas no Plano Nacional de Desestatização (PND).

No caso da CDRJ, a proposta de privatização inclui os serviços públicos prestados nos portos organizados do Rio de Janeiro, de Itaguaí, de Niterói e de Angra dos Reis. Já com a CDP, o processo de desestatização envolve os portos organizados de Belém, Vila do Conde e Santarém. Nos dois casos, a privatização será feita por meio de concessão da transferência do controle acionário.

A partir da inclusão dos ativos no PND, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) fica responsável pela execução dos passos seguintes do processo de desestatização, que inclui os estudos e a realização do leilão. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) acompanhará os estudos técnicos contratados pelo banco de fomento e aprovará o contrato de concessão do serviço portuário.

O governo privatizou este ano a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e previa ainda a transferência para a iniciativa privada dos portos de São Sebastião (SP), Itajaí (SC) e Santos (SP), o que deve ficar para 2023.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ACORDO ENTRE ADUANAS BRASIL-EUA TRAZ VANTAGENS PARA EMPRESAS DE COMEX

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 21 Setembro 2022

Arquivo/Divulgação

Programa brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA) passou a ser compatível com o "Customs Trade Partnership Against Terrorism" (C-TPAT), um dos maiores do mundo voltado para a certificação em segurança da cadeia logística global

Após sete anos de negociações, a Receita Federal do Brasil firmou um Acordo de Reconhecimento Mútuo (ARM) com a aduana norte-americana, oficializando a parceria entre os programas de Operador Econômico Autorizado (OEA) daqui e dos Estados Unidos. Conforme a Instrução Normativa RFB 1985/2020, esse operador é o interveniente nas atividades de comércio exterior, atuante na movimentação internacional de mercadorias a qualquer título, devendo ele demonstrar atendimento aos requisitos e critérios exigidos pelo Programa OEA, mediante a devida certificação prevista nos termos da IN.

Pelo Operador Econômico Autorizado, que possui três níveis de abrangência, as empresas precisam ter apenas o nível "S", referente à parte de segurança da OEA. O artigo 7º da IN indica que elas devem cumprir critérios de segurança relacionados à segurança da carga, controle de acesso físico, treinamento e conscientização sobre ameaças, segurança física das instalações e gestão de parceiros comerciais.

Segundo a Receita Federal, podem ser certificados os intervenientes que atuem na cadeia logística internacional, de acordo com o artigo 5º do mesmo dispositivo: importadores; exportadores; transportadores; agentes de cargas; depositários de mercadorias sob controle aduaneiro em recinto alfandegado; depositários em recinto especial para despacho aduaneiro de exportação (Redex); operadores portuários; e operadores aeroportuários.

Os ARMs são acordos bilaterais ou multilaterais entre aduanas de países que possuam Programas de OEA compatíveis entre si, visando facilitar as atividades de comércio exterior. A assinatura ocorreu nesta segunda-feira (19) em Washington (EUA), entre as equipes técnicas da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e do Serviço de Alfândega e Proteção de Fronteiras do Governo dos Estados Unidos da América.

Certificação

Pelo novo acordo, que deve gerar um aumento pela procura da certificação OEA-Segurança entre as empresas nacionais, o programa brasileiro de Operador Econômico Autorizado se tornou compatível com o "Customs Trade Partnership Against Terrorism" (C-TPAT), um dos maiores programas de certificação em segurança da cadeia logística global.

A partir disso, empresas brasileiras certificadas como OEA-Segurança serão reconhecidas como companhias mais seguras e de menores riscos. A Receita Federal destacou que o aumento dessa confiabilidade, além dos benefícios já usufruídos na aduana brasileira, deve levar a uma redução do percentual de inspeções das exportações nacionais para o território norte-americano e uma prioridade da análise, quando essas cargas forem selecionadas para verificação.

Segundo maior parceiro comercial do país, atrás somente da China, os EUA são o destino de mais de 14% das exportações brasileiras, alcançando mais de US$ 70,5 bilhões em torno do valor transacionado em 2021. Nos últimos três anos, empresas que fazem parte do Programa OEA já foram responsáveis por 17% dessas vendas externas para o território norte-americano.

Benefícios para empresas brasileiras

"Em relação aos benefícios para empresas optantes, nós podemos destacar a divulgação do nome da empresa no site da Receita Federal, com a permissão para que a empresa utilize a marca do Programa OEA, tornando-se uma concorrente com maior visibilidade no mercado. Elas ainda terão direito de participar da formulação de propostas para alteração da legislação e dos procedimentos aduaneiros, que visem ao aperfeiçoamento do Programa OEA, por meio do Fórum Consultivo", comentou o advogado Francisco Roberto da Silva Júnior à Portos e Navios.

Especialista na área cível e contratos do escritório Briganti Advogados, ele citou outro ponto relevante: a dispensa, pelas unidades aduaneiras da Receita Federal, do cumprimento de exigências para habilitação em regimes aduaneiros especiais ou aplicados em áreas especiais, que já tenham sido cumpridas no procedimento de certificação no Programa Operador Econômico Autorizado.

Especificamente sobre o certificado na modalidade OEA-S (segurança), Silva Júnior salientou que a Instrução Normativa traz uma série de vantagens à empresa certificada, tais como: redução do percentual de seleção de declarações de exportação, do Operador Econômico Autorizado para os canais de conferência aduaneira, em relação aos demais declarantes; o processamento de forma prioritária, pelas unidades da Receita, das declarações de exportação do OEA, selecionadas para conferência aduaneira; a dispensa de apresentação de garantia para concessão do regime especial de trânsito aduaneiro, cujo beneficiário seja o transportador certificado como Operador Econômico Autorizado; bem como o acesso prioritário para o transportador, certificado como OEA, aos recintos aduaneiros.

"De modo geral, o acordo facilita o comércio de empresas brasileiras com os EUA, uma vez que terão maior facilidade para realizarem suas exportações", resumiu o advogado.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), Angelino Caputo, ressaltou a importância de lembrar que o programa OEA, assim como o Portal Siscomex, é uma das recomendações do Acordo de Facilitação do Comércio (AFC), firmado pelos países-membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), com o propósito de agilizar processos e reduzir a burocracia e os custos no comércio mundial.

"Como parte do programa OEA, os acordos de reconhecimento mútuo (ARMs) significam que as empresas atuantes no comércio exterior, dos países que assinam o ARM, passam a gozar de benefícios no desembaraço aduaneiro, dispensadas de novas inspeções nas cargas importadas ou exportadas. Assim, o ARM – assinado recentemente pelo Brasil e Estados Unidos – sem dúvida, deverá diferenciar as empresas brasileiras certificadas como Operadores Econômicos Autorizados das demais concorrentes, na medida em que a certificação funciona como um selo de qualidade. Consequentemente, isso estimulará o comércio bilateral entre os dois países, lembrando que os EUA são um dos principais parceiros comerciais do Brasil", analisou Caputo à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

FALTA DE NAVIOS ADEQUADOS E CUSTOS PODEM TER INFLUENCIADO REDUÇÃO DA BANDEIRA BRASILEIRA NO TRANSPORTE DE LÍQUIDOS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 21 Setembro 2022

Arquivo/Divulgação

Hipóteses foram apontadas em estudo da Antaq sobre cabotagem. Minfra alega que novas regras de afretamento garantem controle de operações por empresas brasileiras. Sindmar vê risco de desmonte da frota nacional de petroleiros e gaseiros

A participação da bandeira brasileira no transporte de granéis líquidos na cabotagem caiu de 17,5% para 4,1%, entre 2014 e 2021, segundo levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Uma das hipóteses levantadas pelos técnicos da agência para a queda considerável da participação de embarcações de bandeira brasileira nesses sete anos foi o aumento das operações ship-to-ship, devido à falta de embarcações brasileiras com tecnologia adequada para os transbordos, dando espaço no mercado para embarcações estrangeiras. Em 2020, a movimentação de granéis líquidos alcançou 77,1% de participação entre as cargas transportadas, de acordo com os dados apresentados pela Antaq.

O estudo da Antaq também considera a hipótese de um menor custo de operação de embarcações de bandeira estrangeira nesse mercado, aliado à flexibilização normativa. O especialista em regulação da gerência de estudos da Antaq, Wesley Mesquita, explicou, durante debate sobre o documento promovido pela autarquia, que existem poucas restrições ao afretamento a casco nu sem suspensão de bandeira, em função da importância do abastecimento interno para o país.

De acordo com o estudo, 29,09% das embarcações de granéis líquidos na cabotagem brasileira são de bandeira de Bahamas, ante 19,79% de Cingapura, 11,61% da Grécia, 10,10% de Malta e 4,14% bandeira brasileira. Considerando a média para transporte de granéis líquidos no período 2010-2014, 39,9% do market share são da bandeira de Bahamas. O Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar) observa o percentual apresentado no estudo muito abaixo do obtido em 2014, quando o Brasil transportava, com navios próprios, 17,55% das cargas.

Para o Sindmar, o governo brasileiro adotou uma política equivocada nos últimos anos, que deixa de promover desenvolvimento e emprego no mercado interno para gerar lucro, renda e postos de trabalho em países europeus e asiáticos. O Sindmar avalia que os 96% de navios petroleiros estrangeiros na cabotagem não ajudam a combater o elevado desemprego e a baixa massa salarial do país, reduzindo a arrecadação de tributos que poderiam ajudar a equilibrar as contas do governo.

O presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmaf) e do Sindmar, Carlos Müller, acredita que, com a queda da participação, o Brasil enfrenta sérios riscos à sua soberania no transporte de petróleo. Segundo Müller, a decisão do governo de não incentivar a bandeira brasileira estimula o fatiamento e a venda de ativos da Petrobras, promovendo o desmonte da frota nacional de petroleiros e gaseiros da Transpetro. “O entreguismo é evidente e beneficia empresas estrangeiras de petróleo e bancos, que alcançarão expressivos lucros com o crescimento esperado na produção nacional de petróleo”, declarou em nota.

O Sindmar estima que 26 embarcações do Promef sejam os últimos navios construídos em estaleiros nacionais na atual frota da Transpetro. O sindicato alega que, se não tivessem sido construídos por decisão governamental, o Brasil já seria totalmente dependente de outros países para realizar o transporte doméstico de seu próprio petróleo.

O Ministério da Infraestrutura espera resultados positivos para todos os perfis da carga, por meio da utilização pelas empresas dos diferentes instrumentos da Lei 14.301/2022, que cria o programa de cabotagem (BR do Mar), que continua em processo de regulamentação. O diretor do Departamento de Navegação Hidroviária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes

Aquaviários (SNPTA), Dino Antunes Batista, disse que a projeção é que esse movimento para os granéis ocorra a partir de contratos de longo prazo, com substituição de frota brasileira por frota de bandeira estrangeira, mas mantendo o controle das operações dos navios por empresas brasileiras.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) entende que a redução da participação das embarcações brasileiras no transporte de granéis líquidos está muito ligada ao aumento dos volumes, sendo influenciado especialmente pelas operações de alívio de carga. “Não é que a frota [de bandeira brasileira] diminuiu, o volume de carga transportado aumentou e não houve atratividade. Esperamos que a regra do contrato de longo prazo possa trazer mais embarcações”, analisou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Resano ressaltou que esse mercado de transporte de granéis líquidos no Brasil é protagonizado pela Transpetro, uma empresa brasileira. “Temos algumas embarcações brasileiras da Transpetro, mas temos uma quantidade de embarcações circularizadas por empresas brasileiras, que dão waiver para ela fazer esse transporte”, salientou Resano, em participação no webinar sobre o estudo "A utilização de embarcação de bandeira brasileira na cabotagem", promovido na semana passada pela Antaq.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

PROBLEMAS LOGÍSTICOS IMPEDIRAM EXPORTAÇÃO DE 3 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ EM 2021

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 21 Setembro 2022

Cláudio Arouca (Arquivo/Divulgação)

Cecafé estima que problemas no embarque no último ano representaram prejuízo de US$ 450 milhões às exportações.

Exportadores de café calculam que aproximadamente 3 milhões de sacas do produto deixaram de ser enviadas ao exterior em 2021 por conta dos reflexos dos problemas logísticos do transporte marítimo mundial, que influenciaram na menor oferta de navios e contêineres. O diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron Santos, disse que apesar de os prazos serem cumpridos pelos exportadores, ainda existem cargas acumuladas no Porto de Santos (SP) que não foram embarcadas. Esse cenário, segundo Heron, trouxe prejuízo da ordem de US$ 450 milhões às exportações no ano passado.

O diretor disse que, com a chegada da carga ao Porto de Santos (SP), muitas vezes ocorreu a falsa impressão de que os embarques de café estavam fluindo normalmente. “Cumprimos deadlines de carga, retiramos o contêiner, estufamos no interior e devolvemos a carga no porto. Aí começa nossa ‘Via Crucis’ quando conseguimos colocar o contêiner do terminal”, relatou Heron durante reunião promovida pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP), na última terça-feira (20).

Heron observa que o café, como todas as commodities, foi impactado pela crise logística global, com dificuldades para todos os setores da importação e exportação, com falta de disponibilidade de navios, causando alta dos fretes e problemas de rolagens consecutivas de carga porque havia concentração grande no tráfego das principais rotas do comércio marítimo global.

O diretor lembrou que, em novembro do ano passado, foi iniciado o primeiro embarque de café como carga geral, usando uma modalidade comum há 50 anos atrás, quando era comum embarcar café em sacas de 60 quilos nos porões de navios. “Tivemos um processo readaptado à situação logística. Vimos na exportação um cenário em que importador precisava do café e não havia navio

para transportar a carga. Constatamos elevados custos marítimos que levaram as transações para níveis estratosféricos", relatou.

Heron acrescentou que não está havendo a melhora projetada, ao final do ano passado, por armadores e agentes marítimos que ocorreria a partir do segundo semestre de 2022. Ele contou que julho foi um bom mês para os exportadores de café, mas que o cenário favorável não se repetiu em agosto. A avaliação do Cecafé é que, de agora até a entrega das embarcações encomendadas pelos armadores previstas para chegar a partir do segundo semestre de 2023 e em 2024, pode ser que a situação volte ao normal. "Até lá, vamos viver a volatilidade dos desafios mensais. É muito prematuro fazer diagnóstico de como será a logística nos próximos meses. Será um mês de cada vez", explicou.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

ABAC SUGERE REVISÃO DE DADOS APRESENTADOS EM ESTUDO SOBRE CABOTAGEM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 20 Setembro 2022

Arquivo/Divulgação

Associação identificou que algumas informações e nomenclaturas carecem de atualização, além de considerar estratégias adotadas pelas empresas e características específicas para desenvolvimento de cada segmento do modal

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) sugeriu uma série de ajustes que podem ser feitos no estudo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a utilização de embarcações de bandeira brasileira na cabotagem e que reuniu dados setoriais sobre a navegação costeira. A Abac, que representa as empresas de maior porte do segmento, entende que estudos da agência reguladora são relevantes, mas carecem de uma revisão quanto a algumas nomenclaturas, além de considerar as estratégias adotadas pelas empresas e características específicas para desenvolvimento de cada segmento do modal.

A Abac apontou a necessidade de descolar o crescimento do contêiner do comportamento das demais cargas. O diretor-executivo da Abac, Luís Fernando Resano, enfatizou que o cenário de crescimento do contêiner e de estabilidade das demais cargas (granéis e carga geral) se explica pelo fato de o mercado de contêineres prospectar novas cargas diariamente, formando grandes lotes para embarque. Por outro lado, granéis sólidos e líquidos dependem de novos projetos das indústrias.

Resano citou que a empresa Elcano trouxe para o mercado brasileiro dois graneleiros, de 120 mil toneladas, porque surgiu uma demanda relevante para atender à Companhia Siderúrgica de Pecém (CSP). Ele salientou que o estudo apresentado pela Antaq não destacou, por exemplo, o Complexo do Pecém (CE), que possui um porto importante para a cabotagem, no transporte de minérios e contêineres.

Regulamentação
O diretor lembrou que a Lei 14.301/2022, em fase de regulamentação, cria outros tipos de afretamento, que precisarão ser acompanhados de perto e exigirão olhar atento quanto às modalidades que possuem direito à circularização, pois nem todos os players terão direito de bloquear cargas. "Daqui para frente, teremos que fazer a segregação porque embarcações estrangeiras que vierem a trabalhar no Brasil — para contratos de longo prazo ou ampliação de

frota — têm que ser consideradas de alguma forma", analisou durante webinar sobre o estudo promovido pela Antaq, na última semana.

Na ocasião, ele concordou com a visão do Ministério da Infraestrutura de que o afretamento a tempo pode estimular a propriedade da embarcação no médio e longo prazo, mas ponderou que, considerando que o custo operacional da embarcação afretada a tempo venha a ter custo similar da embarcação de bandeira brasileira, pode não ser vantajoso para a empresa comprar uma embarcação para poder afretar outra (com lastro) se ela tiver a opção de afretar a casco nu sem a operação ser baseada no lastro.

Segundo Resano, enquanto aguardam o decreto, as empresas vêm planejando suas estratégias operacionais. "As empresas hoje estabelecidas aqui estão ansiosas pela regulamentação da lei, especialmente o decreto [regulamentador]", comentou. Ele observa que, até o momento, houve registro somente de uma embarcação afretada a casco nu, sem ser baseada no lastro, conforme as diretrizes da Lei 14.301/2022.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

BR DO MAR BUSCA AUMENTO DO CONTROLE DA NAVEGAÇÃO POR EBNS, DEFENDE MINFRA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 20 Setembro 2022

Arquivo/Divulgação

Ministério da Infraestrutura argumenta que programa de cabotagem foi pensado visando manutenção do controle da operação dos navios por empresas brasileiras, permitindo controle de embarcações de bandeiras estrangeiras, mas operadas por subsidiárias nacionais

O diretor do Departamento de Navegação Hidroviária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Dino Antunes Batista, disse que o governo busca com o BR do Mar aumentar o controle da navegação nas mãos de empresas brasileiras de navegação (EBNs), e não necessariamente ampliar a participação da bandeira brasileira. O argumento é que a política setorial (Lei 14.301/2022), que criou o programa de cabotagem, foi pensada visando à manutenção do controle da operação dos navios por companhias brasileiras, permitindo o controle de embarcações de bandeiras estrangeiras, mas operadas por subsidiárias nacionais.

O BR do Mar cria a figura da embarcação de bandeira estrangeira que, na prática, será considerada brasileira, por ser operada por EBN. "Serão embarcações que, apesar de arvorarem a bandeira estrangeira, vão ser operadas por empresas brasileiras, através das suas filiais exclusivas. Será interessante ver esse efeito", comentou Batista, na última semana, durante o webinar sobre o estudo "A utilização de embarcação de bandeira brasileira na cabotagem", promovido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O Ministério da Infraestrutura espera resultados positivos para todos perfis da carga, porém utilizando instrumentos diferentes da nova legislação, que segue em processo de regulamentação. No segmento de contêiner, a pasta espera ampliar a utilização do dispositivo da Lei 14.301 que permite o afretamento de bandeira estrangeira da sua subsidiária integral a partir de tonelagem própria. "Não precisamos necessariamente que a embarcação tenha bandeira brasileira, mas que ela tenha controle da empresa brasileira. Talvez isso zere a participação da bandeira brasileira, só que aumente substancialmente o controle da EBN na operação, com marítimos brasileiros e controle comercial na mão de brasileiros", disse o diretor.

Para carga geral, a expectativa é de aumento da participação da bandeira estrangeira. O Minfra acredita que esse movimento pode ocorrer com a frota de subsidiárias devido ao potencial de redução de custos e com a manutenção do controle naval. “Esperamos que o mercado de contêiner se alinhe mais com esse instrumento e que, na carga geral, se alinhe mais com inciso 5 (operações especiais de cabotagem). Ali, provavelmente, possamos ver redução de bandeira brasileira”, afirmou Batista. Nos granéis, a projeção é que esse movimento possa ser dado nos contratos de longo prazo, também com substituição de frota brasileira por frota de bandeira estrangeira, mas mantendo controle naval.

O ministério acredita que possa haver um aumento da frota própria de porta-contêineres, mas no médio e longo prazo. “Esperamos que com incentivo do inciso 1º tenhamos aumento de frota própria no longo prazo. E, mesmo com maior quantidade de bandeiras estrangeiras operadas pelas subsidiárias, tenhamos aumento de frota própria acontecendo de maneira lenta, mas substancial", disse Batista.

O diretor de navegação acredita que, nos próximos anos, o setor precisará dar passos além no estudo apresentado recentemente pela Antaq, que foi elaborado antes da publicação da Lei 14.301. "A construção da política faz com que esperemos aumento da participação da bandeira estrangeira controlada e operada pelas filiais das EBNs, equilibrando dois objetivos da política pública: potencializar a redução de custos na cabotagem, mantendo controle da navegação nas mãos de EBNs", ressaltou.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

TRABALHADORES DO PORTO DE LIVERPOOL INICIAM GREVE DE DUAS SEMANAS POR DISPUTA SALARIAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Setembro 2022

Mais de 500 trabalhadores do Porto de Liverpool, um dos maiores portos de contêineres da Grã-Bretanha, iniciaram uma greve de duas semanas nesta segunda-feira (19) por causa dos salários, segundo o sindicato Unite.

A greve em Liverpool será seguida por outra paralisação de trabalhadores em Felixstowe, o principal porto de contêineres da Grã-Bretanha, em 27 de setembro.

Mais de 560 operadores portuários e engenheiros de manutenção empregados pela Mersey Docks and Harbour Company (MDHC) estão em greve em Liverpool por um aumento salarial de 20%, disse a Unite.

O Peel Ports Group, dono da MDHC, informou que os trabalhadores rejeitaram um aumento salarial de 8,3%.

Com a inflação chegando a 10% em julho e projetada pelo Banco da Inglaterra para ultrapassar 13% no próximo mês, a Unite diz que a oferta de pagamento do MDHC representa um "corte salarial em termos reais".

Em um comunicado na terça-feira, a Peel Ports disse que se comprometeu com uma mudança no padrão de turnos que resultaria em uma redução de 25% no trabalho noturno.

O salário médio dos operadores de contêineres aumentaria para cerca de 43.000 libras (US$ 48.908,20) por ano, acrescentou.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

SCANA LANÇA SOLUÇÃO DE ENERGIA EM TERRA À BASE DE HIDROGÊNIO PARA INDÚSTRIA MARÍTIMA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Setembro 2022

PSW Power & Automation - Divulgação

A PSW Power & Automation, de propriedade da Scana, demonstrou uma solução de energia em terra, à base de hidrogênio, projetada para a indústria marítima. A solução foi apresentada nas instalações piloto do estaleiro do CCB em Ågotnes, Noruega, na segunda-feira (19).

Um consórcio que inclui a PSW Power & Automation, Westgass Hydrogen, CCB e H2Production foi estabelecido para fornecer esta solução de energia.

Segundo a PSW, a solução foi pensada com flexibilidade, confiabilidade e segurança para ajudar o setor marítimo a descarbonizar suas operações. A solução funciona usando hidrogênio limpo para acionar geradores de células de combustível, que por sua vez geram eletricidade. Esse fornecimento de eletricidade pode ser integrado às instalações conectadas à rede existentes ou funcionar de forma independente. O sistema não gera poluentes.

O "Havila Foresight", da Havila Shipping, foi o primeiro navio a receber energia em terra a partir de hidrogênio limpo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

DAMEN DESENVOLVE NOVA CLASSE DE EMBARCAÇÕES PARA O SETOR EÓLICO OFFSHORE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 20 Setembro 2022

Ilustração - Damen

A Damen Shipyards divulgou o desenvolvimento de uma nova classe de embarcações que será capaz de suportar a implantação de turbinas eólicas offshore flutuantes de grande escala.

Há previsões de mais de 200 GW a partir de novas turbinas eólicas flutuantes em operação até 2050. Devido ao tamanho das turbinas e às profundidades em que serão posicionadas muitas das novas unidades, serão necessárias correntes e âncoras de tamanhos sem precedentes.

“Pesquisas indicam que cada unidade exigirá entre três e seis âncoras cada, com diâmetros de corrente aumentando de 152 mm típicos para uma grande estrutura offshore para mais de 220 mm”, informa o estaleiro Damen, acrescentando que embora as tecnologias de ancoragem permaneçam praticamente as mesmas, as embarcações necessárias para o manuseio precisarão ser muito maiores do que os atualmente em operação.

Para o desenvolvimento da nova classe, o Damen se uniu a fornecedores e operadores de embarcações. A empresa sediada em Gorinchem está também em discussões com fornecedores para desenvolver novos sistemas de convés que possam acelerar o carregamento de correntes, cordas sintéticas, fios de aço e outros possíveis componentes da linha de ancoragem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É APROVADA NO CONSELHO DO PPI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Setembro 2022

Modelagem e condições da proposta foram referendadas pelo colegiado. Previsão de investimentos é de R$ 20,3 bilhões

Avança o processo de desestatização do Porto de Santos, em São Paulo, com a aprovação da proposta pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI). A Resolução CPPI nº 246, que aprova a modelagem e define as condições de desestatização da Autoridade Portuária de Santos S.A. e dos serviços portuários prestados no Porto Organizado de Santos, foi publicada no Diário Oficial da União.

Com a medida, o passo seguinte é o envio do processo para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). O projeto prevê R$ 20,3 bilhões de investimentos novos e de operação no empreendimento. Pelo menos R$ 2 bilhões com novos investimentos em berços e viadutos e R$ 4,2 bilhões serão reservados para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá. O tempo de contrato definido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é de 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco.

Estruturado pelo BNDES, sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura, esse é o segundo projeto de desestatização de portos públicos no Brasil qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND), por meio do Decreto nº 11.152/2022. O objetivo é vender as ações da empresa pública e realizar, em conjunto, a concessão do Porto Organizado de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

VLI PROTOCOLA DOIS NOVOS PEDIDOS DE AUTORIZAÇÃO FERROVIÁRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20 Setembro 2022

Os trechos somam mais de 200 quilômetros e movimentarão investimentos estimados em cerca de RS 5 bilhões

A VLI – controladora da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) – protocolou dois novos pedidos de autorização na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Os trechos somam mais de 200 quilômetros e movimentarão investimentos estimados em cerca de R$ 5 bilhões para ligar as cidades de Correntina a Arrojolândia e Barreiras a Luís Eduardo Magalhães, todas no oeste da Bahia. As autorizações se conectarão a grandes projetos públicos estruturantes em curso: os trechos I e II da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), possibilitando o escoamento da carga da região de forma eficiente e sustentável ao porto de Ilhéus.

As propostas agora seguem trâmites internos na ANTT e no Ministério da Infraestrutura para posterior assinatura de contrato de adesão. Após esta etapa, a companhia passará à realização de estudos técnicos de engenharia, socioambiental e análises de viabilidade, para, com os resultados, seguir com execução dos projetos.

“Os novos projetos que protocolamos reforçam a presença da VLI na Bahia, onde já operamos por meio da FCA. Com as possibilidades trazidas pelo novo marco legal das ferrovias, além de garantir a continuidade dos serviços já prestados pela FCA durante seu contrato atual de concessão, comprovamos nosso propósito de contribuir com o desenvolvimento do futuro da logística baiana e de todo o Brasil”, afirma o presidente da VLI, Ernesto Pousada.

Uma vez executados, os projetos de autorização entre Correntina e Arrojolândia e Barreiras a Luís Eduardo Magalhães terão 83 e 141 km, respectivamente, ambos em bitola larga. O oeste da Bahia é uma referência no agronegócio nacional, sendo que a soja ocupa cerca de 65% da área total cultivada na região. O volume corresponde a 5% da produção nacional e 58% da produção da região Nordeste. As culturas de milho e algodão também se destacam.

A VLI considera o modelo de autorização uma inovação positiva para dar celeridade a iniciativas relevantes, estimular a expansão e o aumento de capilaridade da malha ferroviária, além de ampliar a competitividade dos serviços ofertados aos clientes. A companhia foi pioneira em apresentar projetos sob este novo regime ainda em 2021, com contratos de adesão já assinados para a construção e operação dos trechos ligando Lucas do Rio Verde a Água Boa (MT); Uberlândia a Chaveslândia (MG); e Estreito a Balsas (MA) – todos atualmente na fase de estudos técnicos. Com os novos trechos protocolados, a companhia já soma mais de 1.200 km em projetos de autorização.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/09/2022

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no Linledin.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2
Fonte : InforMS
Data: 21/09/2022